



# आरत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

**EXTRAORDINARY**

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

**PUBLISHED BY AUTHORITY**सं. 115]  
No. 115]नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 4, 2005/श्रावण 13, 1927  
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 4, 2005/SRAVANA 13, 1927

## महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिकारिक

मुम्बई, 3 अगस्त, 2005

सं. टी ए एमपी/15/2005-एनएसआईसीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त सक्रियों वाले प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दरों के मान को स्वतः संशोधित करता है।

## महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/15/2005-एनएसआईसीटी

आदेश

(जुलाई, 2005 के 22वें दिन पारित किया गया)

यह मामला न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क की स्थित : समीक्षा से संबंधित है।

2.1. अपने प्रचालन आरंभ करने के समय एनएसआईसीटी ने जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा वसूल किए जाने वाले विद्यमान (तत्कालीन) प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया था। प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था और इस प्राधिकरण के दिनांक 5 दिसंबर, 1998 के आदेश द्वारा एनएसआईसीटी के लिए एक अलग दरों का मान अधिसूचित किया गया था।

2.2. तत्पश्चात्, एनएसआईसीटी ने प्रचालनों के लगभग  $1\frac{1}{2}$  वर्ष बाद अपनी अनुमानित लागत और यातायात मात्रा पर आधारित तैयार प्रशुल्क संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। यह प्रशुल्क आवेदन पत्र इस प्राधिकरण द्वारा संशोधन—पूर्व दरों में 16% की वृद्धि प्रदान करते हुए अपने दिनांक 7 नवम्बर, 2000 को पारित आदेश द्वारा निपटा दिया गया था। प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति देने का निर्णय वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानित लागत तथा वित्तीय स्थिति के विश्लेषण पर आधारित था।

2.3. नवम्बर, 2000 में एनएसआईसीटी में इस प्रकार नियत प्रशुल्क की अपनाए गए दो-वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र की नवम्बर, 2002 में समीक्षा की जानी थी। इसलिए, 3 अक्टूबर, 2002 और पुनः 10 दिसम्बर, 2002 को एनएसआईसीटी को पत्र भेजा गया, जिसमें उनसे अपना प्रस्ताव शीघ्र प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था, ताकि यह प्राधिकरण समीक्षा कर सके। एनएसआईसीटी ने दोनों पत्रों में से किसी एक पत्र का भी प्रत्युत्तर नहीं दिया।

2.4. एनएसआईसीटी का वर्तमान दरों का मान इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 7 नवम्बर, 2000 के आदेश द्वारा नियत किया गया था। इस समय प्रशुल्क निर्धारित करने का निर्णय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2000–01 तथा 2001–02 के लिए एनएसआईसीटी की अनुमानित लागत और वित्तीय स्थिति के विश्लेषण पर आधारित था। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2000–01 के लिए 4,93,450 टीईयू, वर्ष 2001–02 के लिए 5,79,803 टीईयू का यातायात पूर्वानुमान प्रस्तुत किया था, जिस पर नवम्बर, 2000 में प्रशुल्क संशोधन कार्रवाई में विश्वास किया गया था।

2.5. टीएमपी द्वारा फरवरी, 1998 में प्रशुल्क विनियमन द्वारा अपनाए गए तत्कालीन दिशानिर्देशों के अनुसार यह प्राधिकरण सामान्यतया 2 वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र की अनुमति देता है। संबंधित अंश का नीचे उल्लेख किया गया है:-

"35. पत्तनों और व्यापार-जगत को स्थायित्व प्रदान करने के लिए 2 वर्ष में एक बार प्रशुल्क संशोधन का परामर्श दिया जाता है। उचित कारणों से पत्तन, निजी प्रचालक अथवा पत्तन प्रयोक्ता समय—सारणी से पहले भी संशोधन प्रस्तावित कर सकते हैं।"

दिनांक 7 नवम्बर, 2000 को प्रशुल्क आदेश जारी करते समय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत के अनुसार केवल 2 वर्ष के लिए वित्तीय पूर्वानुमानों पर विचार किया गया था, ताकि निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार केवल 2 वर्ष के लिए वैध बना रहे।

2.6. एनएसआईसीटी द्वारा वस्तुतः प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की मात्रा संबंधी सूचना वर्ष 2001–02 के लिए जेएनपीटी की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट से एकत्रित की गई थी। वर्ष 2002–03 के लिए वास्तविक यातायात स्थिति जेएनपीटी से प्राप्त की गई थी। यह देखा गया है कि वर्ष 2001–02, 2001–02 और 2002–03 के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात और वर्ष 2000 में प्रशुल्क संशोधन के समय

उनके द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमानों में बहुत अंतर था । पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय प्रस्तुत यातायात अनुमानों और तदनुरूपी अवधि के लिए वास्तविक यातायात की एक तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है :-

विवरण	यातायात टीईयू में		
	2000–01	2001–02	2002–03
नवम्बर,2000 में प्रशुल्क संशोधन के समय	4,93,450	5,79,803	8,50,000
एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात पूर्वानुमान			
एनएसआईसीटी द्वारा वस्तुतः प्रहस्तन किए गए कंटेनर (जेएनपीटी से प्राप्त सूचना के अनुसार)	6,94,899	9,43,928	12,01,119
घटबढ़ (प्रतिशत)	41%	63%	85%

2.7. यहां इस प्राधिकरण के उक्त प्रशुल्क आदेश के पैरा 9(V) का उल्लेख करना संगत होगा, जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है :-

“9(V) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात और आय के पूर्वानुमान पर किसी संशोधन के बिना इस विश्लेषण के लिए विश्वास किया गया है । यह एनएसआईसीटी प्रचालन की सीमित अवधि और अनुमान की जांच और वैधीकरण करने के लिए किसी अन्य स्रोत से आंकड़े की अनुपलब्धता के दृष्टिगत आवश्यक हो गया है । अगर इस दृष्टिकोण से प्रशुल्क के आगामी संशोधन के दौरान समीक्षा के समय टर्मिनल आपरेटर को व्यर्थ लाभ दिया गया प्रतीत होता है तो टर्मिनल आपरेटर को प्राप्त व्यर्थ लाभ को प्रशुल्क में भावी संशोधन के बदले समंजित किया जा सकता है” ।

2.8. तत्कालीन विद्यमान दरों लगभग 5.79 लाख टीईयू की यातायात मात्रा पर विचार करते हुए नियत की गई थीं । वर्ष 2002–03 में एनएसआईसीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक यातायात लगभग 12 लाख टीईयू है । यहां तक कि अगर आगे किसी यातायात वृद्धि का पूर्वानुमान नहीं किया जाता है, फिर भी यह विश्वास करने का कोई वैध कारण नहीं है कि वर्तमान यातायात स्तर भविष्य में काफी कम हो जाएगा । इसलिए, मौजूदा प्रशुल्क और परिणामी मुददों की समीक्षा के लिए सुदृढ़ मामला बनता है । यह उल्लेखनीय है कि मौजूदा प्रशुल्क में नियत लागत और आय को लगभग 5.79 लाख टीईयू की मात्रा पर ही विस्तारित किया गया है, जबकि उन्हें 12 लाख टीईयू, जो वर्ष 2002–03 से कार्यनिष्ठादान का स्तर था, पर आधारित यातायात पर आवंटित किया जाना चाहिए था ।

2.9. इस पृष्ठभूमि में, इस प्राधिकरण ने सितम्बर,2003 में एनएसआईसीटी को 60 दिनों के भीतर मौजूदा दरों के मान की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने का सुझाव देने का निर्णय लिया था । अगर निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जाता तो 45 दिनों का और नोटिस देने के बाद मौजूदा प्रशुल्क को दिए गए अनुमोदन को वापस लेने की घोषणा करने का निर्णय लिया गया था । ऐसी दशा में, उपलब्ध सूचना के आधार पर दरों को पुनः नियत करने के लिए स्वतः कार्यदाही प्रारंभ करने का निर्णय लिया गया था ।

2.10. ऊपर उल्लिखित इस प्राधिकरण के निर्णय प्राधिकरण के दिनांक 3 जून,2004 के पत्र द्वारा एनएसआईसीटी को सूचित कर दिए गए थे और एनएसआईसीटी को मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने हेतु 1 अगस्त,2004 तक के समय की अनुमति दी गई थी ।

2.11. एनएसआईसीटी ने इस प्राधिकरण के दिनांक 3 जून,2004 के पत्र का प्रत्युत्तर दिनांक 30 अगस्त,2004 और 1 अक्टूबर,2004 के पत्र द्वारा दिया । अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की बजाय इसने मौजूदा दरें जारी रखने का अनुरोध किया और इस प्राधिकरण द्वारा अपने प्रशुल्क की स्वतः समीक्षा पर आपत्ति की । इसने यह भी इंगित किया कि प्रस्तावित कार्रवाई महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अपने वर्तमान दिशानिर्देशों की भावता के प्रतिकूल है । एनएसआईसीटी द्वारा किए गए अनुरोध में, अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित मुख्य मुद्दे शामिल हैं :-

- (i) अपने मौजूदा प्रशुल्क से छेड़छाड़ करने से प्रहस्तन की गई मात्रा में संभावित कमी और सेवा की गुणवत्ता की हानि आदि द्वारा उसके द्वारा प्राप्त क्षमता का स्थिरीकरण समाप्त हो सकता है ।
- (ii) चूंकि, एनएसआईसीटी में कोई अस्थायित्व नहीं है, इसलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के लिए केवल इस कारण से कि दो वर्ष अथवा अधिक वर्ष बीत गए हैं, प्रशुल्क की समीक्षा करने का कोई कारण नहीं है ।
- (iii) न्यूनतम (कैपेक्स) तथा साथ ही अधिकतम (ओपेक्स) दोनों स्थितियों में क्षमता प्राप्त करने के लिए उसके द्वारा व्यय की गई अतिरिक्त लागत से एनएसआईसीटी अपने प्रशुल्क का उर्ध्मुखी संशोधन करने के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से अनुरोध करने हेतु अपने अधिकार के भीतर ही है । तथापि, राष्ट्र तथा निर्यातकों, आयातकों और अन्य ग्राहकों के हितों को देखते हुए, एनएसआईसीटी ने प्रशुल्क में किसी वृद्धि का अनुरोध नहीं करना पसंद किया है ।
- (iv) प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए वर्ष 1998 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के लिए कोई सांविधिक स्वीकृति नहीं है और प्राधिकरण सांविधिक दिशानिर्देशों के अभाव में स्वतः आधार पर अनुमोदित प्रशुल्क की समीक्षा अथवा उसे संशोधित नहीं कर सकता ।
- (v) प्राधिकरण संभवतः अभी सरकार द्वारा विचाराधीन प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर उपयुक्त विधान के पारित होने पर कानून के अनुसार प्रशुल्क की समीक्षा करने की स्थिति में होने का दावा कर सकता है ।
- (vi) प्रशुल्क नियतन के लिए मौजूदा दिशानिर्देश महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण और सरकार द्वारा समीक्षाधीन हैं और इस कार्य का उनके मामले पर बुनियादी प्रभाव होगा ।
- (vii) भारतीय निजी पत्तन और टर्मिनल संघ (आईपीपीटीए) ने प्रारूप दिशानिर्देशों की गहराई से समीक्षा करने के लिए अर्नेस्ट एण्ड यंग को नियुक्त किया है ।
- (viii) एनएसआईसीटी के मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा केवल दिशानिर्देशों को अंतिम रूप देने और अनुमोदित करने और अर्नेस्ट एण्ड यंग द्वारा समीक्षा के परिणाम ज्ञात होने के बाद ही की जा सकती है ।

3. एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 30 अगस्त,2004 के पत्र द्वारा पुराने दिशानिर्देशों और इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः समीक्षा की वैधता से संबंधित मुद्दों को उठाया था । नौवहन, सङ्क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने पुष्टि की है कि इस प्राधिकरण को समय-समय पर दरों का मान तैयार करने के लिए प्राधिकृत करने वाले महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन स्पष्ट प्रावधान के अनुसार यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा कर सकता है । मांगी गई विधि संबंधी राय ने भी इस दृष्टिकोण की पुष्टि की है । दिनांक 31 मार्च,2005 को प्रकाशित संशोधित दिशानिर्देशों ने इस मुद्दे को और पूरी तरह स्पष्ट कर दिया है ।

4.1. इस प्राधिकरण ने दिनांक 20 जनवरी,2005 को हुई अपनी बैठक में एनएसआईसीटी में प्रशुल्क की स्वतः समीक्षा करने के पूर्व केंद्र सरकार द्वारा संशोधित दिशानिर्देशों के प्रख्यापन की प्रतीक्षा करने के लिए कानूनी अधिवक्ता से प्राप्त निश्चित सुझावों पर चर्चा की । सरकार से यह पता लगाने के बाद कि वह आगे किसी विलंब के बिना दिशानिर्देशों को अंतिम रूप देगी, इस प्राधिकरण ने फरवरी,2005 के अंत तक संशोधित दिशानिर्देशों के लिए प्रतीक्षा करने का निर्णय लिया । तथापि, इस बीच इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की स्वतः समीक्षा करने के लिए कार्यवाही प्रारंभ करने का निर्णय ले लिया था ।

4.2. तदनुसार, इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 17 मार्च,2005 को सुनवाई आयोजित की गई थी और एनएसआईसीटी ने सुनवाई में भाग लिया तथा दिनांक 17 मार्च,2005 का एक लिखित अनुरोध दाखिल किया। अपने लिखित अनुरोध में एनएसआईसीटी द्वारा वर्णित समय बिंदु नीचे दिए गए हैं :

- (i) एनएसआईसीटी ने लागत और प्रतिस्पर्धा में वृद्धि के बावजूद मौजूदा प्रशुल्क जारी रखा है। एनएसआईसीटी द्वारा बाजार में सामना की जा रही अनिश्चितताओं को देखते हुए समीक्षा का समय उपयुक्त नहीं है।
- (ii) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश सरकार द्वारा शीघ्र ही घोषित किए जाने की प्रत्याशा है। संशोधित दिशानिर्देशों के बिना एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा से कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होगा।
- (iii) निजी टर्मिनल ऑपरेटरों ने प्रशुल्क के नियतन में रॉयल्टी को मानने के संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय को स्वीकार नहीं किया है, क्योंकि रियायती करारों पर रॉयल्टी पर सरकारी अधिसूचना जारी करने के पूर्व हस्ताक्षर किए गए थे। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के मामले में न्यायालय के बाहर निपटारा किया गया था। चेन्नई उच्च न्यायालय ने इस मामले में तूतीकोरिन पत्तन में निजी ऑपरेटर के मामले में निषेधाज्ञा दी है। सरकार और तूतीकोरिन में टर्मिनल ऑपरेटर इस मुद्दे पर समझौता नहीं कर पाए हैं और चेन्नई उच्च न्यायालय की निषेधाज्ञा अभी भी जारी है। एनएसआईसीटी के मामले में रॉयल्टी की स्वीकार्यता का भी समाधान करने की आवश्यकता है। इस संबंध में एनएसआईसीटी द्वारा प्रशुल्क का आवेदन दाखिल करने अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा कोई दरें अधिसूचित करने के पूर्व स्थिति पर विचार करने के लिए एनएसआईसीटी को समर्थ बनाने और भारत सरकार के साथ मामला उठाने के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की स्थिति स्पष्ट की जाए।
- (iv) जेएनपीटी में तीसरे टर्मिनल द्वारा लगभग वर्ष 2006 के प्रारंभ में प्रचालन प्रारंभ करना प्रत्याशित है। मुन्द्रा और पीपावाव में कंटेनर टर्मिनलों ने प्रचालन प्रारंभ कर दिया है। मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने दो अपतटीय बर्थ के लिए निविदा दी है और इसके द्वारा वर्ष 2005 की तीसरी तिमाही तक ठेके को अंतिम रूप दिया जाना प्रत्याशित है। 'कॉन्कोर', जो रेल सेवा का एकाधिकारी आपूर्तिकर्ता है, जेएनपीटी के तीसरे टर्मिनल में 26% का शेयरधारक है। एनएसआईसीटी उत्तरी भारत के पृष्ठ प्रदेश से कंटेनर आकर्षित करने के लिए 'कॉन्कोर' पर निर्भर है। एनएसआईसीटी को 'कॉन्कोर' द्वारा पर्याप्त रेलगाड़ियों की आपूर्ति की तीसरे टर्मिनल में प्रचालन प्रारंभ होते ही यह सुनिश्चित करने के लिए कि एनएसआईसीटी को असुविधा नहीं हो, समीक्षा करने की अपेक्षा है। इसके अतिरिक्त, 'कॉन्कोर' द्वारा पर्याप्त वैगानों की आपूर्ति में काफी अंतर है, जिससे अगस्त,2004 से अक्टूबर,2004 की अवधि के दौरान अत्यधिक संकुलन हुआ, जिसका परिणाम बॉक्सों की कमी हुआ। प्रतिस्पर्धा के प्रभाव के इस संपूर्ण चित्र के बिना यातायात का पूर्वानुमान करना और किसी उचित अभिलाभ के लिए राजस्व का अनुमान करना असंभव है। प्राधिकरण यातायात का पूर्वानुमान लगाने और लागत तथा आय का अनुमान करने के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन की गई मात्राओं की पूर्व प्रवृत्तियों द्वारा स्वतः कार्रवाई नहीं कर सकता।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा कोई भी स्वतः कार्रवाई एनएसआईसीटी को नुकसान पहुंचाएगी और एनएससीआईटी यहां किए गए उसके अनुरोध के होते हुए भी उपयुक्त कानूनी आश्रय लेने का अधिकार सुरक्षित रखता है।

4.3. एनएसआईसीटी ने अपने लिखित अनुरोध में प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपेक्षित कोई सूचना प्रदान नहीं की। जब एनएसआईसीटी के प्रतिनिधियों को यह कहा गया था कि सूचना की कमी के कारण आदेशों के लिए मामला बंद हो जाएगा, तब एनएसआईसीटी ने सांविधिक प्राधिकारियों के पास यथा दाखिल वर्ष 2000-01 से आगे के लिए अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अग्रेषित करने की सहमति दी थी और आगे लिखित अनुरोध दाखिल करने के लिए 21 मार्च,2005 तक का समय मांगा था।

**4.4.** एनएसआईसीटी ने संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत अपना लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा अग्रेषित करने की बजाय अपने दिनांक 21 मार्च,2005 के पत्र द्वारा अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने से संबंधित अपना पूर्ववर्ती अनुरोध दोहराया। एनएसआईसीटी द्वारा किए गए अनुरोध का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) कई कारणों, जिनका हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के साथ अपने कई पत्रों में वर्णन कर चुके हैं, से समीक्षा अनावश्यक है।
- (ii) एनएसआईसीटी न केवल जेएनपीटी से बल्कि मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से भी अत्यधिक प्रतिस्पद्धा का सामना करने जा रहा है। इस चरण पर प्रशुल्क की समीक्षा पूर्णतः अनावश्यक और अनुचित है।
- (iii) अगर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के पास प्रशुल्क की समीक्षा के लिए कोई आनुभाविक आधार है तो एनएसआईसीटी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकार से उस आधार को समझना और प्रत्युत्तर देना चाहता है।
- (iv) अगर एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा की प्रक्रिया प्रारंभ की जाती है और एनएसआईसीटी द्वारा उठाए गए स्पष्ट और विशिष्ट मुद्दों पर ध्यान दिए और समीक्षा करने का कोई आधार निर्धारित किए बिना नए प्रशुल्क को अधिसूचित करने के लिए आदेश पारित किए जाते हैं तो ऐसा कोई अधिसूचित प्रशुल्क कानून की दृष्टि में खराब और प्रशासनिक कानून के सिद्धांतों के विरुद्ध होगा।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से मुद्दों के किसी विशिष्ट, वैज्ञानिक और निश्चयात्मक विचार के बिना कोई एकपक्षीय आदेश पारित करने से बाज आने का अनुरोध किया जाता है। समीक्षा के प्रयोजनार्थ विचार के लिए मुद्दे तैयार किए जाएं ताकि अर्थपूर्ण सुनवाई हो सके।
- (vi) अगर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण समीक्षा करने पर दृढ़ रहता है और समीक्षा के लिए आगे कार्यवाही करना चाहता है तो एनएसआईसीटी को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय से निपटने के लिए आनुभविक तर्क देने हेतु कम से कम 60 दिनों की आवश्यकता है।

**5.** भारत सरकार ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश घोषित किए थे। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च,2005 को अधिसूचित किए गए थे। एनएसआईसीटी ने पहले निवेदन किया था कि समीक्षा केवल संशोधित दिशानिर्देश तैयार होने के बाद ही प्रारंभ की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, संयुक्त सुनवाई के बाद एनएसआईसीटी ने इंगित किया कि वह व्यौरे प्रस्तुत करेगा, अगर उसे समय की अनुमति दी जाती है। इसलिए, एनएसआईसीटी को मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने हेतु हमारे दिनांक 4 अप्रैल,2005 के पत्र द्वारा 20 अप्रैल,2005 तक के समय की अनुमति दी गई थी। यह भी इंगित किया गया था कि बशर्ते जो भी सूचना तत्काल उपलब्ध थी उसे निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर प्रस्तुत किया गया था, सूचना के किसी भाग को प्रदान करने के लिए अगर अपेक्षित हो, यह प्राधिकरण किसी अनुरोध पर अगर उसके साथ वैध कारण है, कुछ और उचित समय के लिए विचार कर सकता है।

**6.1.** तथापि, एनएसआईसीटी ने इस प्राधिकरण को कोई व्यौरे प्रस्तुत नहीं किए। एनएसआईसीटी ने नौवहन, सङ्क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को संबोधित और हमें पृष्ठांकित अपने दिनांक 19 अप्रैल,2005 के पत्र में वर्णन किया था कि उसके प्रशुल्क की समीक्षा से एनएसआईसीटी के लिए काफी जटिलताएं हैं और उसने अपने द्वारा कथित रूप से सामना की गई कठिनाइयों का विशेष उल्लेख करने के लिए माननीय मंत्री से मिलने का अनुरोध किया। इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 20 अप्रैल,2005 के पत्र द्वारा हमें सूचित किया कि उसने नौवहन, सङ्क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ मामला उठाया है और हमसे नौवहन, सङ्क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अपने निर्णय की सूचना देने तक मामले को आस्थगित करने का अनुरोध किया था।

**6.2.** इस प्राधिकरण ने दिनांक 25 अप्रैल,2005 को हुई अपनी बैठक में नौवहन, सङ्क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के माननीय मंत्री को संबोधित दिनांक 19 अप्रैल,2005 के पत्र तथा जिसकी प्रति टीएएमपी को पृष्ठांकित की गई थी और अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) को संबोधित दिनांक 20 अप्रैल,2005 के एनएसआईसीटी

के पत्र पर विचार किया और यह निर्णय लिया कि एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की स्वतः समीक्षा के लिए लिया जा चुका निर्णय अपरिवर्तित है। तथापि, एक संयुक्त सुनवाई गठित करने का निर्णय लिया गया था, जिसमें एनएसआईसीटी के अतिरिक्त संगत महापत्तन प्रयोक्ता संघों और जेएनपीटी को भाग लेने के लिए आमंत्रित किया जाना चाहिए।

6.3. इस बीच, एनएसआईसीटी ने नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के माननीय मंत्री को संबोधित अपने दिनांक 21 अप्रैल, 2005 के पत्र और हमें पृष्ठांकित उसकी प्रति द्वारा नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से मामले में हस्तक्षेप करने और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को कम से कम 3 वर्षों के लिए एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा आस्थगित करने का सुझाव देने का अनुरोध किया था।

7. इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 10 मई, 2005 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और अन्य प्रयोक्ता संघठनों ने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया और निम्नलिखित अनुरोध किए थे :—

#### न्हावा—शेवा इंटरनेशनल कंटेनर लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के वर्ष 2000 के आदेश में 2 वर्ष की वैधता के बारे में उल्लेख नहीं है।
- (ii) हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की स्वतः शक्तियों पर प्रश्न नहीं उठाना चाहते। इस संबंध में अपनी शक्तियों का प्रयोग करना महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का विवेक है।
- (iii) इस क्षेत्र में बाजार स्थिर है। हमारे प्रशुल्क में किसी परिवर्तन से अस्थिरता उत्पन्न होगी। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को निवेश और ग्राहकों को सुदृढ़ सेवा प्रोत्साहित करना चाहिए।

#### जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) हम सहमत हैं कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण उचित कारणों से प्रशुल्क की स्वतः समीक्षा कर सकता है।
- (ii) इसमें कोई भ्रम नहीं है कि प्रशुल्क वैधता अवधि पहले दो वर्ष की थी।
- (iii) एनएसआईसीटी को विनियामक द्वारा अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की जानी चाहिए थी। हम उन्हें ऐसा करने का सुझाव देते हैं। परंतु, एलए में उनसे सूचना प्रदान करने की अपेक्षा करने के लिए हमें समर्थ बनाते हुए कोई प्रावधान नहीं है।
- (iv) हम महसूस करते हैं कि इस मामले में प्रशुल्क की समीक्षा करने का काफी आवित्य है।

#### मुम्बई एण्ड न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के वर्ष 2000 के आदेश में दो वर्ष की वैधता का उल्लेख नहीं है। परंतु, इसे सामान्य स्थिति और उस समय विद्यमान दिशानिर्देशों के आलोक में देखा जाना होगा।
- (ii) हम एनएसआईसीटी से व्यारे प्रस्तुत करने का अनुरोध करते हैं, ताकि आपरेटर द्वारा प्रदान किए गए विश्वसनीय आंकड़ों के अमाव में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा पूर्वानुमान और अनुमान लगाने की बजाय प्रशुल्क का उद्देश्यपरक आकलन किया जा सके।
- (iii) प्रशुल्क की समीक्षा करते समय, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को यह भी ध्यान रखना चाहिए कि आपरेटर को सक्षम सेवा प्रदान करने के लिए हतोत्साहित नहीं किया जाना चाहिए, जो जेएनपीटी में मौजूद संकुलन जैसी स्थिति में व्यापार जगत के लिए हानिकारक होगा।
- (iv) हम महसूस करते हैं कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को स्वतः समीक्षा की शक्तियां प्राप्त हैं और यह समीक्षा के लिए सही मामला है।

(एनएसआईसीटी द्वारा मौजूदा दरों से संबंधित प्रश्न पर निम्नलिखित विवरण दिया गया था।)

(v) हमें मौजूदा प्रशुल्क से कोई समस्या नहीं है। परंतु, इसकी निरंतरता का एक उद्देश्यपरक आकलन किया जाना चाहिए।

#### बम्बई वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (बीसीसीआई)

(i) (क) मात्रा ज्यों-ज्यों बढ़ेगी, प्रशुल्क के कम होने की प्रत्याशा है।  
 (ख) नए प्रशुल्क दिशानिर्देश 50% क्षमता अभिलाभ को प्रयोक्ताओं को देने की अनुमति देते हैं। ऐसा इस मामले में होना चाहिए।

(ii) मौजूदा प्रशुल्क में उपलब्ध उच्चतर मार्जिन के कारण एनएसआईसीटी चयनित प्रयोक्ताओं को प्रशुल्क में छूट की अनुमति दे रहा है। परंतु, यह साझा आधार पर उपलब्ध होना चाहिए, जिसके लिए प्रशुल्क को समान रूप से कम किया जाना चाहिए।

(iii) एनएसआईसीटी के मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा किए जाने हेतु मजबूत मामला बनता है।

#### इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी)

(i) हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की स्वतः समीक्षा की शक्तियों पर प्रश्न नहीं उठाते। परंतु, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को साधारणतया पत्तन/टर्मिनल ऑपरेटर के प्रस्ताव अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं के अभ्यावेदन पर कार्रवाई करनी चाहिए। प्रशुल्क की समीक्षा के लिए कुछ आंकड़ों का समर्थन होना चाहिए।

(ii) जेएनपीटी में वर्तमान स्थिति अधिक मात्रा के कारण संकुलन के बावजूद सुगम है। हमें केवल प्रशुल्क के मुद्दे पर संकीणतापूर्वक देखकर व्यापार जगत को अस्थिर नहीं करना और उन्हें सेवाओं में बाधा नहीं डालनी चाहिए।

(iii) नौवहन लाइन मात्राओं में वृद्धि के साथ प्रहस्तन लागत कम कराना चाहते हैं। परंतु, यह उन पर भी लागू है। उन्होंने कभी भी माल भाड़ा अथवा टीएचसी कम नहीं किया।

#### बम्बई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)

(i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को स्वतः समीक्षा की शक्तियां होनी चाहिए।  
 (ii) परंतु, एनएसआईसीटी सुगमतापूर्वक कार्यरत है। इसलिए, कृपया इस समय समीक्षा आस्थिगित करें।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

(i) हम समीक्षा की वैधता में बाधा नहीं डाल रहे हैं। परंतु, इस मामले में कोई कारण नहीं है। न तो ऑपरेटर और न ही प्रयोक्ताओं ने समीक्षा की मांग की है।  
 (ii) उपलब्ध पूर्ण आंकड़ों के बिना, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को कोई समीक्षा नहीं करनी चाहिए।  
 (iii) सरकार अथवा सांविधिक प्राधिकारी द्वारा ऐसी स्वतः समीक्षा संभावित निवेशकों को गलत संकेत देगी।  
 (iv) हम अभी एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की किसी समीक्षा का समर्थन नहीं करते। परंतु, जेएनपीटी में तीसरे टर्मिनल के प्रारंभ होने के बाद स्थिति की समीक्षा की जानी चाहिए।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

(i) एनएसआईसीटी में प्रशुल्क बहुत अधिक है। इसके अधोगामी संशोधन की आवश्यकता है।

8.1. संयुक्त सुनवाई के पश्चात, एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और प्रयोक्ता संगठनों ने हमारे अनुरोध पर अपने लिखित अनुरोध दाखिल किए। उनके द्वारा दिए गए लिखित अनुरोधों का सारांश नीचे दिया गया है :-  
न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी)

एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा निम्नलिखित कारणों से आवश्यक नहीं है :-

- (i) समय—अनुसूची के पूर्व किए गए अतिरिक्त पूँजीनिवेश और प्रचालनों में क्षमता के अंतरराष्ट्रीय मानकों के कारण एनएसआईसीटी ने ऐसी सुविधा, जिससे जेएनपीटी के साथ रियायत करार के अनुसार 5,50,000 टीईयू प्रति वर्ष की सुपुर्दग्धी करना चाहित था, थ्रूपुट के दुगुने से अधिक का प्रहस्तन किया गया है।
- (ii) नौवहन लाइनों और व्यापार जगत ने निम्नलिखित लाभ प्राप्त किए हैं :
  - (क) बर्थिंग और बर्थ से हटाने के समय को छोड़कर 12 घंटे से कम का तीव्रतर औसत आमूल-चूल परिवर्तन समय।
  - (ख) रियायत करार में अपेक्षित प्रति घंटे 20 संचलन की तुलना में क्रेन उत्पादकता का प्रति घंटा औसतन 24 संचलन।
  - (ग) एनएसआईसीटी से अमरीका/यूरोप तक नई सीधी सेवा, जिससे यानान्तरण लागत में कमी और तीव्रतर मार्गार्थ समय।
  - (घ) टर्मिनल में, प्राप्त अधिकांश बक्सों को निःशुल्क अवधि में सीएफएस में ले जाया जाता है। व्यापार जगत के लिए कोई भंडारण प्रभार नहीं।
  - (ड) नई लाइनों ने भारत आना प्रारंभ किया और भारतीय व्यापार जगत के लिए नए विकल्प, जिसने भारत के 8% के सकल घरेलू उत्पाद विकास में सहायता की है।
  - (च) नौवहन में कमी, मालसूचियों में कमी, नौवहन अवधि में कमी, घटी हुई क्षति, अत्यधिक विश्वसनीयता।
- (iii) लागत में वृद्धि के बावजूद, एनएसआईसीटी ने प्रशुल्क के संशोधन के लिए आवेदन नहीं किया है और जनहित और व्यापार जगत के हित में मौजूदा वैध प्रशुल्क के साथ ही कार्यरत है। जैसा प्रयोक्ताओं द्वारा वर्णित है, स्वतः समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।
- (iv) एनएसआईसीटी का पिछला प्रशुल्क आदेश किसी समापन तारीख को निर्दिष्ट नहीं करता। यह पूर्णानुमान करना गलत है कि एनएसआईसीटी का प्रशुल्क वैध नहीं है अथवा समाप्त हो चुका है।
- (v) वर्तमान प्रशुल्क सेवा की गुणवत्ता और सूचीबद्ध किए जा चुके लाभों के संबंध में व्यापार जगत द्वारा स्वीकार किया गया है। प्रत्येक पार्टी, जिसने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया, ने एनएसआईसीटी की सेवाओं की सराहना की। मानसा (एमएनएसए) ने अस्यावेदन किया कि एनएसआईसीटी का प्रशुल्क उचित था।
- (vi) प्रशुल्क संबंधी आवेदन तैयार और प्रस्तुत करने में एनएसआईसीटी द्वारा सामना की जाने वाली अनेक अनिश्चितताओं को देखते हुए इस चरण पर समीक्षा का समय उपयुक्त नहीं है।
- (vii) एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन की जाने वाली यातायात की भावी मात्राओं के अनुमान में कठिनाइयां :
  - (क) जेएनपीटी में तीसरा टर्मिनल वर्ष 2006 से प्रारंभ।
  - (ख) एमबीपीटी में वर्ष 2007 में नया कंटेनर टर्मिनल।
  - (ग) कार्गो जेएनपीटी से निकलकर मुख्य चला जाएगा।

(घ) इस प्रतिस्पर्धी परिदृश्य से अधिक ठोस तस्वीर उभरने की आवश्यकता है ।

(ङ) जब तात्कालिक भविष्य अत्यधिक भिन्न होगा, एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन की गई मात्राओं की पूर्व प्रवृत्ति द्वारा स्वतः समीक्षा नहीं की जा सकती ।

(viii) (क) एनएसआईसीटी निम्नलिखित बढ़े हुए रॉयल्टी भुगतानों का सामना कर रहा है :-

माह और वर्ष	प्रति टीईयू रॉयल्टी (रुपए)
जुलाई, 2005	615
जुलाई, 2006	886
जुलाई, 2007	1,194
जुलाई, 2008	1,542

(ख) रॉयल्टी अधिकम प्रति टीईयू 5,610 रुपए तक बढ़ना जारी है ।

(ix) (क) संशोधित दिशानिर्देशों द्वारा संकलित लगाई गई पूंजी पर 15% अभिलाभ एनएसआईसीटी के लिए एक कल्पना होगी, क्योंकि अगर मात्रा में गिरावट आती है तो आपरेटर के लिए कोई गारंटीशुदा अभिलाभ नहीं है ।

(ख) पश्चिमी क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा बढ़ रही है और आने वाले वर्षों में लगाई गई पूंजी पर 15% अभिलाभ की कोई गारंटी नहीं है ।

(x) एनएसआईसीटी बढ़ती हुई प्रतिस्पर्धा के कारण अपनी दरों में छूट देने के लिए बाध्य होगा । उच्चतर प्रशुल्क के लिए आवेदन प्रतिस्पर्धी परिदृश्य में कार्य नहीं करेगा ।

(xi) अलग से प्रचालन के एक वर्ष पर विचार करना सही नहीं है । आपूर्ति-मांग की स्थिति के साथ समग्र रियायत अवधि पर विचार करना आवश्यक है ।

(xii) “कॉन्कोर” द्वारा वैगनों की आपूर्ति

(क) “कॉन्कोर” रेल सेवाओं का एकाधिकारी आपूर्तिकर्ता है ।

(ख) “कॉन्कोर” तीसरे टर्मिनल में 26% का शेयरधारक है ।

(ग) एनएसआईसीटी उत्तर से कन्टेनरों की संविदा के लिए “कॉन्कोर” पर निर्भर कर रहा है । “कॉन्कोर” द्वारा पर्याप्त वैगनों की आपूर्ति में पहले से जड़ा अंतर है ।

(घ) अगस्त, 2004 से अक्टूबर, 2004 के दौरान संकुलन से व्यापार जगत पर अत्यधिक लागत बढ़ गई है ।

(ङ) जब तीसरा टर्मिनल प्रारंभ होता है, “कॉन्कोर” द्वारा एनएसआईसीटी को पर्याप्त रेलगाड़ियों की आपूर्ति की समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है कि एनएसआईसीटी किसी अलाभप्रद स्थिति में नहीं हो ।

(xiii) नए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में क्षमता कैसे प्रतिधारित और विनियमित की जाएगी, इस पर कोई स्पष्ट निर्देश नहीं ।

(xiv) प्रशुल्क समीक्षा के निहितार्थ विषय :

(क) मांग और आपूर्ति के रूप में बाजार अब बहुत ही संतुलित है ।

(ख) समीक्षा के बाद प्रशुल्क में वृद्धि की दशा में अन्य टर्मिनलों को बढ़े पैमाने पर यातायात का विपथन ।

(ग) अन्य टर्मिनलों के पास खराब अवसंरचना है ।

(घ) विलम्ब, संकुलन आदि के रूप में व्यापार जगत के लिए अतिरिक्त लागत ।

(ङ) एनएसआईसीटी के प्रशुल्क में कमी :

- एनएसआईसीटी के पास क्षमता और उत्पादकता के वृद्धिकारी स्तरों पर कार्य करने के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं होगा ।
- व्यापार जगत के लिए उच्चतर लागत ।

(xv) वर्तमान प्रशुल्क आपरेटर और व्यापार जगत के लिए अच्छी तरह कार्यरत है ।

(i) स्वतः कार्रवाई बाजार का संतुलन बिगाड़ देगी और व्यापार जगत को अत्यधिक हानि पहुंचाएगी ।

(ii) संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं द्वारा जैसा अनुरोध किया गया था, बाजार संतुलन संरक्षित किया जाए ।

(xvi) एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की वर्ष 2009 तक समीक्षा नहीं की जाए ।

#### जवाहरलाल नेहरू पतन न्यास (जेएनपीटी)

(i) चूंकि नवम्बर, 2000 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क 4 वर्ष से अधिक से लागू रहा है, इसलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क की समीक्षा करने का पूर्ण प्राधिकार है ।

(ii) चूंकि, एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन किया जाने वाला वास्तविक थूपुट उसके द्वारा किए गए पूर्वानुमानों से बहुत अधिक है, इसलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण वास्तविक थूपुट, प्रशुल्क के रूप में व्यापार जगत के हित, एनएसआईसीटी द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं, प्रशुल्क नियन्त्रण के लिए संशोधित दिशानिर्देश आदि को ध्यान में रखते हुए विचार कर सकता है ।

#### मुख्य न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा)

(i) यहां तक कि यद्यपि नवम्बर, 2000 का आदेश संशोधित दरों की वैधता स्पष्टतः सीमित नहीं करता है, फिर भी एनएसआईसीटी के लिए दो वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र समाविष्ट किया जाए ।

(ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को टर्मिनल आपरेटरों से समीक्षा के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं से अनुरोध की अनावश्यक रूप से अपेक्षा किए बिना दरों के मान की स्वतः समीक्षा प्रारंभ करने की शक्ति प्राप्त है ।

(iii) दरों की किसी भी उद्देश्यपरक समीक्षा के लिए वित्तीय तथा प्रबालनात्मक सूचना की अपेक्षा होगी, जिसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा किए गए अनुरोध के बावजूद एनएसआईसीटी ने प्रस्तुत नहीं किया है । “मानसा” अपने प्रत्युत्तर में अधिक सकारात्मक और सहयोगात्मक दृष्टिकोण अपनाने के लिए एनएसआईसीटी से अनुरोध करेगा ।

(iv) “मानसा” को एनएसआईसीटी की मौजूदा दरों के मान पर कोई आपत्ति अथवा शिकायत नहीं है और उसे उसके विस्तार पर कोई आपत्ति नहीं है ।

(v) “मानसा” वर्ष 2005 और 2006 में न्हावा-शेवा में टर्मिनल क्षमता की संकटपूर्ण कमी पूर्वानुमानित करता है ।

(vi) एनएसआईसीटी ने घाट की लंबाई अथवा यार्ड के स्थान में किसी वृद्धि के बिना वर्धित यातायात की मांग पूरी करने में क्षमतापूर्वक कार्यनिष्पादन किया है ।

(vii) एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की इस चरण पर की गई समीक्षा में गंभीर क्षमता संबंधी बाधा का ध्यान रखना चाहिए ।

(viii) परिणामों को अपनी मौजूदा सुविधाओं के माध्यम से यातायात में वृद्धि के प्रबंधन के लिए एनएसआईसीटी की योग्यता पर बाधा नहीं डालनी चाहिए अथवा हतोत्साहन अधिरोपित नहीं करना चाहिए।

#### बम्बई चैम्बर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अगर स्थिति की सांग होती है तो पत्तन/टर्मिनल के प्रशुल्कों पर स्वतः कार्रवाई करने का प्राधिकार है।
- (ii) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश का खण्ड 3.3.2 महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए अच्छे और पर्याप्त कारणों से अपने आदेशों की स्वतः समीक्षा करना समर्थ बनाता है।
- (iii) सभी पार्टियों के हित में, प्रत्येक पत्तन/टर्मिनल में प्राप्त हो रहे वित्तीय/लागत परिवर्तनों का अनुपातीकरण करने के लिए प्रत्येक 3 वर्षों में दरों की समीक्षा (संशोधित दिशानिर्देश का खण्ड 3.1.8) करने के लिए पत्तनों और टर्मिनलों में एक सामान्य, पारदर्शी और समरूप प्रणाली अपनाई जानी चाहिए। यह सुझाव एनएसआईसीटी पर भी लागू होगा।

#### बम्बई कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की भूमिका निम्नलिखित के लिए है :
  - व्यापार जगत के लाभ के लिए महापत्तनों का प्रशुल्क विनियमित करना।
  - पत्तनों और नौवहन उद्योग के अन्य संगठनों के लिए समान अवसर सृजित करना।
- (ii) स्वतः कार्यवाहियां आपवादिक और असाधारण परिस्थितियों में प्रारंभ की जानी होती हैं।
- (iii) ऐसी असाधारण और आपवादिक परिस्थितियों को पत्तनों/टर्मिनलों के सामान्य कार्यकलाप में किसी बाधा से बचने के लिए अधिकृता द्वारा पारदर्शी बनाया जाए।
- (iv) बीसीएचए समझता है कि एनएसआईसीटी का प्रशुल्क दो वर्षों के लिए वैध है, यहां तक कि यद्यपि इसका प्रशुल्क आदेश में स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। भविष्य में प्रशुल्क की वैधता अवधि होनी चाहिए।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने व्यापार जगत के हित की सुरक्षा के लिए दरों के संशोधन के लिए अपने क्षेत्राधिकार के भीतर स्वतः कार्यवाही प्रारंभ की है। तथापि :
  - एनएसआईसीटी अधिक मात्रा और व्यापार को गतिशील बनाए रखने के लिए बाधाओं के बावजूद अधिक कार्यनिष्ठादान कर रहा है।
  - व्यापार जगत प्रशुल्क घटाकर अक्षमता और गैर-कार्यनिष्ठादान वहन नहीं कर सकता।
  - व्यापार जगत को प्रशुल्क में कमी द्वारा लाभ हो सकता है परंतु व्यापार जगत को बाधाओं और अक्षमता के लिए अतिरिक्त लागत व्यय करनी होगी।
- (vi) बीसीएचए, जेएनपीटी में तीसरे टर्मिनल के चालू होने तक एनएसआईसीटी के प्रशुल्क को वर्तमान स्तर पर बनाए रखने की पुरजोर सिफारिश करता है।

#### इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी)

- (i) आईएमसी मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की शक्तियों पर आपत्ति नहीं करता, परंतु व्यापार जगत को विश्वास में लेने के बाद समीक्षा की जानी चाहिए।
- (ii) अनुमोदित प्रशुल्क की तब तक स्वतः समीक्षा नहीं की जानी चाहिए, जब तक पत्तन प्रयोक्ता/सेवा प्रदायक समीक्षा नहीं चाहते।

- (iii) एनएसआईसीटी और जेएनपीटी, दोनों प्रति वर्ष संयुक्त रूप से प्रत्येक 1.2 मिलियन से अनधिक कंटेनर का प्रहस्तन करने की अपनी क्षमता के बावजूद एक वर्ष में एक मिलियन कंटेनर का प्रहस्तन कर रहे हैं। इस समय एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने का कोई तर्क नहीं है।
- (iv) जेएनपीटी में तीसरा टर्मिनल और एमबीपीटी के अपतटीय टर्मिनल के लिए एनएसआईसीटी/जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा लगभग जनवरी, 2007 में आवश्यकता होगी।
- (v) नौवहन लाइनें जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा नहीं की गई भूल, परंतु “कॉन्कोर” की कंटेनर टर्मिनल से उनके कंटेनरों की निकासी करने में असमर्थता के कारण संकुलन अधिभार और रुकने के प्रभारों की बड़ी राशि वसूल कर रही है। व्यापार जगत ने पिछले वर्ष एक अनुभव का पाठ सीखा है।
- (vi) एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा से एक अस्त-व्यस्तता की स्थिति उत्पन्न होगी, जिससे नौवहन कंपनियों द्वारा संकुलन अधिभार पुनः मांगने सहित कारों का पड़ोसी पत्तनों में विस्थापन होगा।
- (vii) एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की अधोगमी समीक्षा आकर्षक प्रतीत हो सकती है, परंतु इसका परिणाम जेएनपीटी में पोतों का रुकना और कारों का अन्य पत्तनों में विपथन होगा। मुम्बई का पृष्ठ प्रदेश कंटेनर व्यवसाय से वंचित हो जाएगा।
- (viii) इस समय प्रशुल्क में किसी वृद्धि का औचित्य नहीं है।
- (ix) तीसरे कंटेनर टर्मिनल और चौथे अपतटीय कंटेनर टर्मिनल के चालू होने से लेन-देन की लागत में कमी होगी।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया)

- (i) एनएसआईसीटी को अपना प्रशुल्क वर्तमान स्तर पर रखने की अनुमति दी जानी चाहिए :

  - (क) एनएसआईसीटी अथवा सीएसएलए अथवा व्यापार जगत ने प्रशुल्क में किसी परिवर्तन की मांग नहीं की है।
  - (ख) एनएसआईसीटी बर्थ की लंबाई और भूमि किनारे के स्थान की बाधाओं के बावजूद क्षेत्र में क्षमतापूर्वक कार्यरत है और उच्चतम उत्पादकता मानक प्रदान कर रहा है।
  - (ग) एनएसआईसीटी ने भावी नौवहन परिवृश्य और प्रतिस्पर्धा सहित सभी कारकों का ध्यान रखा है और वर्ष 2002 से प्रशुल्क में परिवर्तन के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के पास अनुरोध करना आवश्यक नहीं समझता है।
  - (घ) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के लिए वर्ष 2002 में एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत लागत और सूचना, जो अब संगत नहीं है, पर अपना विचार आधारित करना तार्किक नहीं है।

- (ii) टर्मिनल आपरेटरों को प्रोत्साहन :

  - (क) नौवहन लाइनें यह देखने की इच्छुक हैं कि भारतीय बाजार की पूर्वानुभानित वृद्धि की मांग की पूर्ति के लिए पर्याप्त टर्मिनल क्षमता है।
  - (ख) टर्मिनल आपरेटरों को अधिक निवेश के भाव्यम से टर्मिनल सुविधाएं बढ़ाने के लिए निवेश पर अच्छे अभिलाभ की अनुमति दी जानी चाहिए।
  - (ग) उच्चतर उत्पादकता वाले टर्मिनलों को प्रशुल्क में कमी द्वारा दिलें करने की आवश्यकता नहीं है।
  - (घ) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अधिक निवेशकों को आकर्षित करने की आवश्यकता के बदले टर्मिनलों की लागत संतुलित करनी चाहिए।

2332 GI/05-4

(ड) तीसरे टर्मिनल की परियोजना और न्हावा—शेवा का चौथा टर्मिनल निजी निवेशकों और आपरेटरों पर निर्भर करेगा ।

(iii) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश:

‘संशोधित दिशानिर्देश हाल में जारी किए गए हैं । संशोधित दिशानिर्देशों की पूर्ण जटिलताओं का सभी द्वारा अध्ययन नहीं किया गया है ।

(iv) समीक्षा का समय:

जब तीसरा टर्मिनल प्रचालनात्मक हो जाता है तो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण नियत किए जाने वाले प्रशुल्क के स्तर पर विचार कर सकता है – क्या जेएनपीटी अथवा एनएसआईसीटी को समान किया जाए या नहीं ।

(v) क्षेत्र, जिनपर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा तत्काल ध्यान देने और हस्तक्षेप करना अपेक्षित है:

(क) क्षेत्र में अन्य पत्तनों की तुलना में जेएनपीटी में बहुत अधिक समुद्री प्रभार ।

(ख) पत्तन के पहुंच मार्गों को गहरा करने पर कोई प्रगति नहीं, जिसका परिणाम निम्नलिखित हुआ है :

- पूर्व और पश्च बर्थिंग विलम्ब में वृद्धि हुई है
- पोतों द्वारा चक्र लगाने में कमी
- बड़े पोतों की सेवा करने में असमर्थ
- क्षेत्र के अन्य टर्मिनलों को व्यवसाय की हानि ।

8.2. यहां यह उल्लेख करना संगत है कि एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 11 मई,2005 के लिखित अनुरोध में इस प्राधिकरण से, अन्य बातों के साथ-साथ, वर्ष 2009 तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा नहीं करने का अनुरोध किया था । एनएसआईसीटी द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करने के लिए एनएसआईसीटी को दिनांक 30 मई,2005 के हमारे पत्र द्वारा अपने अनुरोध को प्रमाणित करने के लिए आवश्यक लागत/वित्तीय व्यारोपण प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया था । तथापि, हमें अभी तक एनएसआईसीटी से समुचित व्यारोपण प्राप्त नहीं हुए हैं।

9. एनएसआईसीटी के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक ने अपने दिनांक 15 जून,2005 के पत्र द्वारा अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) के साथ मुलाकात का अनुरोध किया था । तदनुसार, अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, एनएसआईसीटी ने अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) से दिनांक 30 जून,2005 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में मुलाकात की तथा अपना दिनांक 30 जून,2005 का लिखित अनुरोध दिया । एनएसआईसीटी ने लागत/वित्तीय व्यारोपण के साथ कोई प्रशुल्क संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया, जोकि उन्हें दिनांक 13 जून,2005 को हुई बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार दाखिल किया जाना था । इसकी बजाए, एनएसआईसीटी ने उसके द्वारा पहले दिए गए उसी तर्क को ही दोहराया था ।

10. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) यह प्राधिकरण पत्तन प्रशुल्क के नियतन के लिए लगाई गई पूंजी पर अधिकतम अनुमेय अभिलाभ की पूर्व-निधारित दर सहित लागत-आधारित मॉडल का अनुपालन करता है । लागत, जिसकी अनुमति स्वीकार्य (पास थ्रू) के रूप में दी जाती है, में वेतन और मजदूरी, मरम्मत, अनुरक्षण, मूल्यांकन, उपरिव्यय आदि जैसे स्वीकार्य व्यय की सभी मदें शामिल होती हैं । निजी टर्मिनल के मामले में क्षमता उपयोग के अधीन पहले 20% इकिवटी के कर-पूर्व अभिलाभ की अनुमति दी गई थी, जिसे बाद में संशोधित दिशानिर्देशों के अधीन लगाई गई पूंजी के, 15% तक संशोधित किया गया है । प्रशुल्क नियतन

अग्रदर्शी मॉडल का अनुपालन करता है। तदनुसार, यातायात का पूर्वानुमान, आय-व्यय का पूर्वानुमान और प्रशुल्क वैधता अवधि के भीतर परवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित निवेश पर विचार किया जाता है। प्रशुल्क संशोधन की मात्रा का निर्णय सभी स्वीकार्य लागतों और पूर्वानुमानित यातायात स्तर पर अनुमानित राजस्व सूजन की तुलना में अनुमेय अभिलाभ को हिसाब में लेने के बाद प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान अनुमानित औसत घटा/अधिशेष के आधार पर किया जाता है।

प्रशुल्क निर्धारण में यातायात का पूर्वानुमान महत्वपूर्ण है, क्योंकि अनुमानित राजस्व, जिसकी तुलना में लागत और अभिलाभ समंजित किए जाते हैं, यातायात की मात्रा पर आधारित होता है। निवेश के समान स्तर के लिए प्रहस्तन की इकाई लागत यातायात के विभिन्न स्तरों के साथ मुख्यतः यातायात आधार पर नियत लागत और अभिलाभ के वितरण के कारण भिन्न-भिन्न होती है। अगर यातायात बढ़ता है तो इकाई लागत और इसलिए इकाई प्रशुल्क साधारणतया घटना प्रत्याशित होता है, अगर निवेश स्तर में कोई पर्याप्त परिवर्तन नहीं होता। किसी पत्तन में वृद्धिकारी यातायात परिदृश्य में अगर प्रशुल्क को आवधिक रूप से समायोजित नहीं किया जाता है तो सेवा प्रदायक अंततः प्रयोक्ता, जो ऐसे मामलों में अन्यथा अपेक्षित प्रशुल्क के विनियमित स्तर से अधिक का भुगतान करता है, के व्यय पर पूर्व-निर्धारित स्तर की अपेक्षा अपने निवेश पर अधिक अभिलाभ अर्जित करता है।

(ii)

इस प्राधिकरण ने नवम्बर, 2000 में एनएसआईसीटी में मौजूदा प्रशुल्क की अनुमति देते समय किसी संशोधन के बिना एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात और आय के पूर्वानुमानों पर विश्वास किया, क्योंकि यह एनएसआईसीटी के प्रचालन की सीमित अवधि और प्राधिकरण के समक्ष उसके विचारार्थ प्रस्तुत पूर्वानुमानों को वैधीकृत करने के लिए किसी अन्य विश्वसनीय स्रोत से आंकड़ों की अनुपलब्धता के दृष्टिगत आवश्यक हो गया था। यहां तक कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमानों पर विश्वास करते समय इस प्राधिकरण ने वर्ष 2000 में ही चेतावनी का संकेत दिया था कि पूर्वानुमानों की तुलना प्रशुल्क के आगामी संशोधन के समय वास्तविक से की जाएगी और टर्मिनल आपरेटर को प्राप्त हो रहे किसी व्यर्थ लाभ को प्रशुल्क के भावी संशोधन में समंजित किया जाएगा। एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन की गई कठनरांगों की वास्तविक मात्रा पर सूचना स्पष्टतः पूर्व प्रशुल्क नियतन कार्यकलाप में विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में काफी अंतर दर्शाती है। लगभग 5.79 लाख टीईयू की यातायात की मात्रा पर विचार करते हुए नियत दरों को जारी रखने की अनुमति नहीं दी जा सकती, जब तक यातायात का वास्तविक स्तर 12 लाख टीईयू की सीमा में है। इसलिए, लागत और अभिलाभ को संशोधित यातायात आधार पर विस्तारित करना आवश्यक है। इसे ध्यान में रखते हुए नवम्बर, 2000 में नियत एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करना उचित है। यह तर्क कि एनएसआईसीटी में कोई अस्थिरता नहीं है, प्रशुल्क को समीक्षा करने के अधीन नहीं लाने के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता। इसी प्रकार दो वर्षों की अनुमत्य अवधि से अधिक प्रशुल्क को जारी रखना भी स्वयं की लागत-निर्धारण की समीक्षा के अधीन लाना होगा। यह भी उल्लेखनीय है कि इस मुद्दे को प्रारंभिक नियतन की तारीख से दो वर्ष व्यतीत होने अर्थात् प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के बाद ही एनएसआईसीटी के साथ उठाया गया था।

(iii)

एनएसआईसीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई दो वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि को चुनौती दी है। इसका आशय यह प्रतीत होता है कि विनियामक द्वारा जब एक बार प्रशुल्क नियत कर दिया जाता है, तब इसे केवल आपरेटर के विकल्प पर ही संशोधित किया जाना चाहिए। निर्धारित वैधता अवधि के अंत में आवधिक रूप से प्रशुल्क की समीक्षा करना महत्वपूर्ण है, क्योंकि निर्धारित वैधता अवधि का उस अवधि, जिसके लिए पूर्व प्रशुल्क निर्धारण कार्यकलाप में अनुमानों पर विचार किया जाता है, के साथ सीधा संबंध है। एनएसआईसीटी का प्रशुल्क वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार करते हुए नवम्बर, 2000 में नियत किया गया था और इसलिए वे केवल वर्ष 2001-02 के अंत तक वैध रह सकते हैं। फरवरी, 1998 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 18.1 पत्तन मूल्यनिर्धारण के अभिलाभ की आश्वस्त दर के साथ लागत आधारित होने के बारे में स्पष्टतया उल्लेख करता है। चूंकि, एनएसआईसीटी ने व्यापक रूप से इन दिशानिर्देशों का उल्लेख किया है, वे अपनाए गए लागत वर्धित दृष्टिकोण के बारे में अपनी

अनभिज्ञता का बहाना नहीं बना सकते। वास्तव में, एनएसआईसीटी द्वारा दाखिल दिनांक 16 मार्च,2000 का प्रशुल्क आवेदन, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा नवम्बर,2000 के अपने आदेश के माध्यम से निपटाया गया था, निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए लागत अनुमानों द्वारा समर्थित लागत—आधारित था। उपलब्ध कराई गई सूचना के आधार पर, लागत वर्धित दृष्टिकोण पर आधारित प्रशुल्क केवल दो वर्षों के लिए नियत किया जा सकता है। एनएसआईसीटी ने बाद में नवम्बर,2000 के प्रशुल्क आदेश में विहित इस प्राधिकरण के कुछ निर्णयों को चुनौती देते हुए मार्च,2001 में समीक्षा याचिका प्रस्तुत की थी। एनएसआईसीटी द्वारा उक्त याचिका के पैरा 8 में दिया गया विवरण नीचे पुनः प्रस्तुत है :

“हम विश्वास करते हैं कि प्राधिकरण को दो वर्षों की अवधि के लिए प्रत्येक आवेदन की समीक्षा करनी चाहिए, क्योंकि 30 वर्ष की अवधि के लिए पूर्वानुमान और अनुमान मूल्य निर्धारण के निर्णयों का कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं करते।”

उपरोक्त से स्पष्ट है कि एनएसआईसीटी न केवल दो वर्ष के वैधता चक्र से अवगत था, बल्कि इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण से भी सहमत था। इसे ध्यान में रखते हुए, यह स्पष्ट नहीं है कि एनएसआईसीटी ने यहां तक कि इस अनुरोध, जिसे बाद में मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने के लिए किया गया था, अक्टूबर,2002 में प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में इस प्राधिकरण से संपर्क क्यों नहीं किया। यह आश्चर्यजनक है कि यहां तक कि स्मरण करने के बाद भी एनएसआईसीटी ने आपने लागत और निवेश के ब्योरे देने से मना क्यों किया, जो मौजूदा प्रशुल्क को प्रशुल्क वैधता अवधि के बाद जारी रखना सिद्ध कर सकता है।

(iv) यहां तक कि यद्यपि, एनएसआईसीटी ने बाद में अपना कथन परिवर्तित कर दिया, फिर भी उसने प्रारंभ में स्वतः कार्यवाहियां प्रारंभ करने के लिए इस प्राधिकरण की शक्तियों पर प्रश्न उठाया था। इस प्राधिकरण को इस संबंध में उसे उपलब्ध सांविधिक शक्तियों पर कोई संदेह नहीं है। वास्तव में, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 समय—समय पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के लिए दरों का मान तैयार करना अनिवार्य बनाती है, जिसपर और शर्तों के विवरण, जिसके अधीन कोई भी निर्दिष्ट सेवाएं बोर्ड अथवा धारा 42 के अधीन किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा निष्पादित की जाएंगी। एनएसआईसीटी धारा 42 के अधीन एक प्राधिकृत व्यक्ति है और इसलिए इस प्राधिकरण को यहां तक कि स्वतः प्रशुल्क की समीक्षा करने की शक्ति है। सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन नीतिगत निर्देश के रूप में जारी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 3.3.2 में भी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की स्वतः शक्तियों का उल्लेख किया गया है। वास्तव में, प्रति घंटे बर्थ किराया प्रभार, परित्यक्त कंटेनरों पर भडारण प्रभारों की सीमा, विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज लगाना आदि निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण के आदेश इस प्राधिकरण द्वारा प्रारंभ की गई स्वतः कार्यवाही के परिणामस्वरूप है। हाल ही में, जेएनपीटी में पोत—संबद्ध प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा एक स्वतः कार्यवाही में 10% कम किए गए थे। इसे ध्यान में रखते हुए, एनएसआईसीटी इस बारे में शिकायत नहीं कर सकता कि उसे किसी भेदभाव के व्यवहार द्वारा अलग किया गया है। यह बात ध्यान में रखी जाए कि स्वतः कार्यवाही करने का निर्णय एनएसआईसीटी द्वारा मौजूदा प्रशुल्क के औचित्य की समीक्षा करने के लिए आवश्यक ब्योरे प्रस्तुत करने में विफलता का परिणाम है। एनएसआईसीटी द्वारा भविष्य के लिए अनुमान लगाने में अपनी असमर्थता के बारे में दिए गए परवर्ती तर्क असंतोषजनक बहाना प्रतीत होते हैं, क्योंकि यह विश्वास करना कठिन है कि पीएण्डओ जैसा अंतरराष्ट्रीय आपरेटर कम से कम अल्पावधिक में व्यवसाय का उचित आकलन किए बिना किसी सुविधा को प्रचालित करेगा। इस टिप्पणी में पहले स्पष्ट की गई इस मामले की कार्यवाहियों से यह देखा जा सकता है कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रशुल्क समीक्षा के प्रस्ताव की प्रस्तुति के लिए समय—सीमा उदारतापूर्वक निर्धारित की गई थी और उचित ब्योरे प्रस्तुत करने के लिए पर्याप्त अवसर भी दिए गए थे। सरकार द्वारा घोषित किए जाने वाले संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की प्रतीक्षा करने का उसका अनुरोध भी मान लिया गया था। एनएसआईसीटी ने किए गए सभी अनुरोधों और प्रदान किए गए सुझावों की उपेक्षा करना पसंद किया है।

(v) एनएसआईसीटी ने मात्र यह वक्तव्य दिया है कि उसके प्रशुल्क की समीक्षा क्यों नहीं की जानी चाहिए। यहां तक कि बार-बार अनुरोधों के बाद भी एनएसआईसीटी ने मौजूदा दर के औचित्य का आकलन करने के लिए अपेक्षित कोई लागत/वित्तीय ब्योरे प्रस्तुत नहीं करना पसंद किया है। इस प्राधिकरण के लिए क्षमता सुधार, प्रतिस्पर्धा के परिदृश्य में संभावित परिवर्तन आदि पर उन्हें तथ्यों और आंकड़ों से सिद्ध किए बिना दिए गए सामान्य विवरण को स्वीकार करना कठिन है। इस प्राधिकरण के लिए संगत प्राथमिक तौर पर मौजूदा दरों के औचित्य का आकलन करने के लिए लागत और वित्तीय ब्योरे हैं। जबकि प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अन्य गैर-लागत विचार हो सकते हैं, वहीं सभी महापत्तन न्यासों और उनमें निजी टर्मिनलों में समरूप में अपनाया गया लागत वर्धित दृष्टिकोण का बुनियादी ढांचा ऐसे विचारों के बदले पूर्णतः छोड़ा नहीं जा सकता।

(vi) चूंकि, एनएसआईसीटी ने वास्तविक लागत/वित्तीय ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए, इसलिए कंपनी रजिस्ट्रार, महाराष्ट्र से एनएसआईसीटी के वित्तीय विवरण प्राप्त करने के लिए संपर्क किया गया। कंपनी रजिस्ट्रार ने वित्तीय वर्ष 1998–99, 1999–2000, अप्रैल 2000 से दिसम्बर, 2000 और जनवरी, 2001 से दिसम्बर, 2001 तक प्रत्येक के लिए वार्षिक लेखे की प्रति प्रस्तुत की। चूंकि, कंपनी रजिस्ट्रार से वर्ष 2000 और 2001 के लिए प्राप्त वार्षिक लेखे कैलेंडर वर्ष आधार पर हैं, इसलिए उपलब्ध सूचना, जो वित्तीय वर्ष के आधार पर है, के साथ कोई सह–संबंध नहीं किया जा सका। एनएसआईसीटी द्वारा उपलब्ध कराए गए किसी आंकड़े के अभाव में यह प्राधिकरण उपलब्ध सूचना और पिछले संशोधन के समय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत ब्योरे के आधार पर उचित बहिर्वेशन और आनुमानिकरण के साथ समीक्षा करने के लिए बाध्य है। वर्ष 2000–01 से 2004–05 तक की अवधि के लिए विश्लेषण निजी टर्मिनल आपरेटरों के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए किया गया है। चूंकि, सरकार द्वारा घोषित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च, 2005 से लागू हुए हैं और संशोधित दिशानिर्देशों में तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित की गई है, इसलिए वर्ष 2005–06 से 2007–08 तक की अवधि के लिए विश्लेषण उक्त संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है। लागत विवरण तैयार करने के प्रयोजनार्थ पिछले संशोधन के समय दिनांक 3 अगस्त, 2000 के पत्र द्वारा एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत 30 वर्ष के विश्लेषण का भी उल्लेख किया जाता है।

(vii) विश्लेषण के प्रयोजनार्थ लागत विवरण में विचार किया गया वर्ष 2000–01 से 2003–04 तक के लिए थ्रूपुट जेएनपीटी की प्रशासन रिपोर्ट में यथा सूचित है। वर्ष 2004–05 के लिए विचार किया गया थ्रूपुट जेएनपीटी द्वारा यथा सूचित है। क्षमता संबंधी बाधाओं पर विचार करते हुए भविष्य में एनएसआईसीटी में कोई महत्वपूर्ण यातायात वृद्धि नहीं हो सकती। यहां तक कि यद्यपि, एनएसआईसीटी कंटेनर यातायात में वृद्धि की राष्ट्रीय स्तर की प्रवृत्ति पर विचार करते हुए समीपस्थ क्षेत्र में नए टर्मिनलों के निर्माण से यातायात के विपर्यास का पूर्वानुमान करता है और समीपस्थ नए टर्मिनल स्थापित और स्थिर होने में कुछ और समय लेंगे, फिर भी यह उचित रूप से अनुमान लगाया जा सकता है कि कम से कम अत्यावधि में एनएसआईसीटी में यातायात के पैटर्न में कोई परिवर्तन नहीं हो सकता। यदि, यातायात में कोई विशेष परिवर्तन होता है तब एनएसआईसीटी समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण से स्वयं संपर्क कर सकता है। इसलिए, वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए थ्रूपुट के पूर्वानुमान पर वर्ष 2004–05 के स्तर पर विचार किया जाता है।

(viii) प्रचालन आय का अनुमान प्रति टीईयू 3072 रुपए की औसत राजस्व वसूली के आधार पर किया जाता है। प्रति टीईयू औसत वसूली का परिकलन वर्ष 2000 के संशोधन के समय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत आय अनुमान और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य 16% वृद्धि के आधार पर किया जाता है। पिछले संशोधन के दौरान अपने लागत विवरण में एनएसआईसीटी द्वारा विचार की गई व्यापार जगत को छूट जारी रहनी पूर्वानुमानित है और इसलिए इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसपर विचार किया गया है।

भंडारण प्रभार से आय भी वर्ष 2000 के संशोधन के समय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास करते हुए भंडारण प्रभारों से औसत वसूली के आधार पर संगणित की जाती है। पिछले संशोधन के दौरान अनुमानित भंडारण आय में 48.31 रुपए की विदेशी मुद्रा दर का विचार किया गया। दिनांक 31 मार्च, 2002 को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा यथा सूचित विनियम दर 47.55 रुपए और 31 मार्च, 2004 को 43.39 रुपए है। भारतीय रुपए की तुलना में वर्तमान डॉलर दर 43.72 रुपए है। वर्ष 2002–03 से 2004–05 तक के लिए भंडारण प्रभार की औसत वसूली तदनुसार विनियम दर में अधोगामी घट–बढ़ के लिए समायोजित की जाती है। वर्ष 2005–06 से 2007–08 तक के लिए भंडारण आय का अनुमान वर्ष 2004–05 की औसत राजस्व वसूली के समान स्तर पर रखते हुए किया जाता है।

अन्य विविध आय, जो महत्वपूर्ण नहीं है, पर पिछले संशोधन के समय प्रस्तुत अपने 30 वर्षीय विश्लेषण में एनएसआईसीटी द्वारा बनाए रखे गए संगत थ्रूपुट के लिए स्तरों पर विचार किया जाता है।

(ix) प्रचालन लागत का अनुमान निम्नानुसार किया जाता है :

(क) उपस्कर चालू लागत:

(कक) विद्युत की लागत :

पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा अनुमत्य प्रति टीईयू विद्युत की लागत पर वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए विचार किया जाता है और इस संबंध में कुल लागत मात्राओं के संदर्भ में परिकलित की जाती है। परवर्ती अवधि के लिए, विद्युत की कुल लागत अन्य महापत्तनों/निजी आपरेटरों के मामले में जैसा है, पिछले वर्ष की प्रति टीईयू विद्युत की लागत में 6% की वृद्धि की अनुमति देते हुए परिकलित की जाती है।

(कख) ईंधन की लागत :

प्रति टीईयू खपत पर पिछले संशोधन के समय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों के आधार पर पिछले आदेश में यथा अनुमत्य 5 लीटर के रूप में विचार किया जाता है।

पिछले संशोधन के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा पिछले वर्ष की तुलना में 7.02% का वृद्धि अनुपात लागू करते हुए वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए इकाई ईंधन लागत का अनुमान 17.16 रुपए और 18.36 रुपए प्रति लीटर लगाया गया था। एनएसआईसीटी द्वारा पहले प्रस्तुत अपने 30 वर्षीय विश्लेषण में परवर्ती वर्षों के लिए किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया गया था। एनएसआईसीटी द्वारा अनुमानित ईंधन लागत उस समय विद्यमान ईंधन लागत पर आधारित प्रतीत होती है। तब से ईंधन के मूल्य में काफी परिवर्तन हुआ है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से संबंधित हाल के प्रशुल्क संशोधन में अनुमत्य ईंधन मूल्य के संदर्भ में ईंधन लागत को वर्ष 2001–02 के लिए 19.24 रुपए, वर्ष 2002–03 के लिए 21.34 रुपए और वर्ष 2003–04 के लिए 25.44 रुपए तक अद्यतन किया गया है। वर्ष 2004–05 के लिए ईंधन लागत पर एमबीपीटी से संबंधित एक प्रस्ताव से प्राप्त स्थिति के आधार पर 28.24 रुपए पर विचार किया गया है।

वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए अनुमान संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में प्रति लीटर लागत में 6% वार्षिक वृद्धि की अनुमति देकर लगाया जाता है।

(कग) मरम्मत लागत :

मरम्मत लागत का अनुमान वर्ष 2000 में पिछले संशोधन के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा यथाविचारित उपस्कर लागत की प्रतिशतता के रूप में लगाया जाता है।

7 लाख टीईयू (अपने 30 वर्षीय विश्लेषण में वर्ष 2003–04 के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित) का प्रहस्तन करने के लिए उपस्कर में वृद्धि पर वर्ष 2000–01 के लिए विचार किया गया है, क्योंकि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2000–01 में समान मात्राओं का प्रहस्तन किया था। एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत 30 वर्षीय अनुमानों के आधार पर उपस्कर में वृद्धि के संबंध में समान अद्यतनीकरण किया गया है और मरम्मत लागत का अनुमान तदनुसार लगाया गया है।

(ख) आग्रिकल्यूटिक लागत :

वर्ष 2000–01 के लिए लागत समय मान में आगे बढ़ने के लिए समायोजित के साथ वर्ष 2003–04 में 7 लाख टीईयू की प्राप्ति के लिए एनएसआईसीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर मानी गई है। जैसा पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया है, वर्ष 2001–02 के लिए 7.02% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी गई है। परवर्ती वर्षों के लिए संबंधित पूर्व वर्ष के आंकड़ों की तुलना में लागत में 6% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी ने थूपुट में परिवर्तन के साथ कर्मचारियों की संख्या में किसी अहत्यपूर्ण परिवर्तन का अनुमान नहीं लगाया था।

(ग) रॉयल्टी :

संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, उन मामलों, जहां दिनांक 29 जुलाई, 2003 से पहले बोली देने की प्रक्रिया को अंतिम रूप दिया गया था, में निजी आपरेटर द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अनुमति अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन प्रशुल्क संगणन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में दी जाती है। वर्तमान मामले में चूंकि यह प्रशुल्क की स्वतः समीक्षा है, निजी आपरेटर द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी की संपूर्ण राशि की अनुमति एनएसआईसीटी को लाभ देते हुए प्रशुल्क समीक्षा कार्य के लिए लागत के रूप में दी जाती है। वर्ष 2000–01 से 2002–03 के लिए रॉयल्टी पर जेएनपीटी के वार्षिक लेखे में सूचित किए गए अनुसार विचार किया जाता है। वर्ष 2004–05 के लिए जेएनपीटी द्वारा यथा सूचित रॉयल्टी पर लागत विवरण में विचार किया जाता है और परवर्ती वर्षों के लिए एनएसआईसीटी द्वारा देय रॉयल्टी का संगणन रियायत करार में निर्धारित प्रति टीईयू दर और थूपुट के पूर्वानुमानों के आधार पर किया जाता है।

(घ) संपत्ति की लागत :

एनएनएसआईसीटी ने अपने अनुमान में अपने मुख्य कार्यालय के लिए किराए का अनुमान डालर मूल्यवर्ग में लगाया था और विनिमय दर में भिन्नता को मानते हुए रूपए में परिवर्तित किया था। हमारे पूर्व आदेश में स्पष्ट किए गए कारणों से डॉलर के रूप में किराए की अनुमति नहीं दी गई थी और प्रति माह 6 लाख रूपए में किराए पर विचार किया गया था। वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए संपत्ति की लागत पर हमारे आदेश में की गई कमी के अनुसार विचार किया गया है। पट्टा किराए में किसी परवर्ती संशोधन के बारे में किसी सूचना के अभाव में लागत की अन्य मदों के लिए जैसा किया जाता है, वर्ष 2002–03 से लेकर आगे तक पट्टा किराए और संपत्ति की लागत की अन्य मदों में 6% वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

(d) मूल्यहास :

एनएसआईसीटी द्वारा संगत वर्ष के लिए यथा अनुमानित मूल्यहास पर विचार किया गया है और श्रूपुट के पूर्वानुमानों की प्राप्ति के लिए संकलिप्त अतिरिक्त निवेश के लिए अद्यतन किया गया है। पिछले सामान्य संशोधन (कंपनी अधिनियम के अनुसार सूचित) के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा विचार किए गए मूल्यहास की दर पर सकल ब्लॉक में वृद्धि पर मूल्यहास के संगणन के लिए विचार किया गया है।

(e) उपस्कर किराया प्रभार :

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रति वर्ष 7.02% की वृद्धि को छोड़कर मात्राओं में वृद्धि के कारण इस शीर्ष के अधीन किसी वृद्धि पर विचार नहीं किया है। इसलिए, इन अनुमानों पर इन दो वर्षों के लिए एनएसआईसीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर विचार किया गया है। तथापि, परवर्ती वर्षों के लिए लागत की अन्य मदों के लिए विचार किए गए अनुसार लागत में प्रति वर्ष 6% की वृद्धि की गई है।

(f) विविध व्यय, अपफ्रंट फीस और बट्टे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय :

पिछले प्रशुल्क आदेश में, अपफ्रंट फीस (72 करोड़ रुपए) को परियोजना की अवधि में विस्तारित किया गया था और प्रारंभिक व्यय को पांच वर्षों में बट्टे खाते डाला गया है। अपनाए गए सामान्य सिद्धांत (एनएसआईसीटी के संशोधन के पश्चात) के अनुसार प्रारंभिक व्यय को भी संपूर्ण परियोजना अवधि में बट्टे खाते डाला जाना है। वर्तमान मामले में, चूंकि इस प्राधिकरण ने पिछले संशोधन के समय एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित विधि की अनुमति दी थी, इसलिए इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ उसी दृष्टिकोण पर विचार किया गया है। लागत विवरण में विचार किए गए विविध व्यय, अपफ्रंट फीस और प्रारंभिक व्यय का शोधन 30 वर्षीय विश्लेषण में एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुसार है।

(x) एनएसआईसीटी द्वारा अपनी प्रवर्तक कंपनी को अदा की गई/देय तकनीकी सेवा फीस को पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमति नहीं दी गई थी और वही स्थिति वर्ष 2004-05 तक बनाई रखी गई है।

तथापि, प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश, जो 31 मार्च, 2005 से लागू हुए थे, यद्यपि इस मद को प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में लागत के रूप में मानने की अनुमति देते हैं, बशर्ते कि निजी आपरेटर आय कर अधिनियम की धारा 92क के अधीन यथानिर्धारित इस लेन-देन का 'परस्पर संबंध' स्थापित करता है। यह अनुमान किया जाता है कि एनएसआईसीटी अपनी प्रवर्तक कंपनी को किए गए टीएसएफ भुगतान का "परस्पर संबंध" स्थापित करने के लिए संगत आय कर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करने की स्थिति में होगा। इस अनुमान के आधार पर एनएसआईसीटी द्वारा यथा अनुमानित टीएसएफ को वर्ष 2005-06 से आगे तक लागत की एक मद के रूप में स्वीकार किया जाता है। अगर यह अनुमान आगामी समीक्षा के समय गलत पाया जाता है तो अनुमत्य लाभ भावी प्रशुल्क में समंजित किया जाएगा।

(xi) लगाई गई पूंजी का अनुमान एनएसआईसीटी द्वारा अपने 30 वर्षीय विश्लेषण में यथा अनुमानित समान रूप में मात्रा प्राप्त करने के लिए अपेक्षित सकल ब्लॉक में वृद्धियों पर विचार करते हुए लगाया जाता है। संक्षेप में, वर्ष 2003-04 के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा यथा अनुमानित सकल ब्लॉक पर वर्ष 2000-01 के लिए विचार किया गया है, क्योंकि इसने वर्ष 2001-02 में ही लगभग 7 लाख टीईयू (वर्ष 2003-04 में इस मात्रा का प्रहस्तन करने के अपने अनुमान की तुलना में) का प्रहस्तन किया है।

पिछले संशोधन के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत 30 वर्षीय विश्लेषण के अनुसार लगाई गई पूंजी 130 करोड़ रुपए की सीमा तक वरीय शेयर पूंजी द्वारा और शेष शेयरधारक निधि तथा ऋण द्वारा वित्तपोषित की जानी प्रस्तावित है।

#### वर्ष 2000-01 से 2004-05 तक की अवधि के लिए :

पिछले संशोधन आदेश के दौरान विचार किए गए अनुसार वरीय शेयर पूंजी पर 14% के लाभांश की अनुमति दी जाती है।

निवेश पर अभिलाभ के संगणन के लिए लगाई गई शेष पूंजी का वित्तपोषण 50% इकिवटी द्वारा और 50% ऋण द्वारा किया जाना अनुमानित है। इकिवटी पर कर-पूर्व अभिलाभ 20% की दर पर अनुमत्य है। ऋण की लागत 30 वर्षीय विश्लेषण में एनएसआईसीटी द्वारा बनाई रखी गई स्थिति के अनुरूप 10.5% पर अनुमत्य है।

#### वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक की अवधि के लिए :

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप इन तीन वर्षों के लिए लगाई गई पूंजी पर 15% अभिलाभ पर विचार किया जाता है।

(xii) पिछले संशोधन के दौरान, एनएसआईसीटी के लागत विवरण में वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए 15.61% का औसत निवल घाटा दर्शाया गया था। इस घाटे की स्थिति के आधार पर इस प्राधिकरण ने इस घाटे को पूरा करने के लिए एनएसआईसीटी के कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में 16% की वृद्धि प्रदान की थी।

ऊपर स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर तैयार लागत विवरण अपने निवेश और स्वीकार्य लागतों पर अधिकतम अनुमेय अभिलाभ की अनुमति देने के बाद वर्ष 2000-01 से 2004-05 तक के लिए 29% का औसत अतिरिक्त अधिशेष इंगित करता है। यह वर्ष 2000-01 से 2004-05 की अवधि के लिए 473.42 करोड़ रुपए है।

अतिरिक्त अधिशेष की प्राप्ति अनुमान की त्रुटि और प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव देने में एनएसआईसीटी की विफलता के कारण है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2000 का आदेश पारित करते समय एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए यातायात और आय के पूर्वानुमानों पर विश्वास किया है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि हमारा वर्ष 2000 का पूर्व आदेश विशेष रूप से वर्णन करता है कि अगर इस प्राधिकरण के इस दृष्टिकोण ने आपरेटर को अगली समीक्षा के समय कोई व्यर्थ लान दिया हो तो व्यर्थ लाभ को भावी प्रशुल्क के बदले समर्जित किया जाएगा।

एनएसआईसीटी ने तर्क दिया है कि उसने कैसे व्यर्थ लाभ प्राप्त किया है। उपर्युक्त चर्चा से स्पष्ट है कि यातायात में पर्याप्त परिवर्तन के परिणामस्वरूप नवम्बर, 2000 में प्रशुल्क निर्धारण के समय विचारित स्तर से उनकी आय में वृद्धि हुई है। यह व्यर्थ लाभ है, क्योंकि परिणामी संचित लाभ आय के अनुमेय स्तर से अधिक है। यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क संगणन में विचार किया गया अभिलाभ का अनुमेय स्तर केवल एनएसआईसीटी के लिए तैयार नहीं किया गया है, इसे देश में सभी निजी टर्मिनलों में समरूप लागू किया गया है। ऐसा संग्रहण, जैसा पहले उल्लिखित है, अनुमान की त्रुटि और दो वर्ष की वैधता अवधि की समाप्ति पर विनियामक समीक्षा करने के लिए स्वयं को प्रस्तुत करने में एनएसआईसीटी की अनिच्छा का परिणाम है।

नवम्बर, 2000 के आदेश के अनुसार, पूर्व में प्राप्त ऐसे संपूर्ण लाभ को भावी प्रशुल्क में समर्जित करने की आवश्यकता है। तथापि, मंत्रालय द्वारा हाल में घोषित प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश प्राप्त ऐसे लाभ/हानि का केवल 50% अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में समर्जित करने की अपेक्षा करते हैं, अगर पिछले संशोधन के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों और वास्तविक

और वित्तीय कार्यनिष्ठादान में (+) अथवा (-) 20% से अधिक की भिन्नता हो। इसके परिणामस्वरूप, पूर्व में प्राप्त लाभ के केवल 50% पर संशोधित प्रशुल्क में समायोजन के लिए विचार किया जाता है। इससे एनएसआईसीटी के तर्क का उत्तर मिल जाएगा कि कार्यकुशलता और अतिरिक्त निवेश के कारण अतिरिक्त आय प्राप्त हुई थी। यहां तक कि यह समायोजन साधारणतया तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र के भीतर किया जाना होता है। तथापि, इस समायोजन के प्रभाव को सुगम बनाने के लिए इस प्राधिकरण ने उदार दृष्टिकोण अपनाया है और इसे अगले पांच वर्षों में अर्थात् 2007-08 तक विस्तारित किया है। प्रसंगवश, यहां तक कि एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि वह संशोधन के लिए वर्ष 2009 में आएगा।

यह उल्लेखनीय है कि ऊपर उल्लिखित अतिरिक्त अधिशेष अप्रैल, 2005 से संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वयन तक एनएसआईसीटी को प्राप्त होते हुए लाभ पर विचार नहीं करता।

(xiii) उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, एनएसआईसीटी के लागत विवरण की एक प्रति अनुबंध- I के रूप में संलग्न है। इस लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणामों की सारांश स्थिति निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	वर्ष	अधिशेष(+)/घाटा(-)	अधिशेष(+)/घाटा
		(लाख रुपए)	(प्रचालन आय के प्रतिशत में)
1.	2000-01	(-)364	(-)1.80%
2.	2001-02	7481	25.58%
3.	2002-03	14418	38.79%
4.	2003-04	13225	34.91%
5.	2004-05	12581	33.15%
6.	2000-01 से 2004-05 तक के लिए जोड़	47342	29.14% (औसत)
7.	2005-06	14726	38.8%
8.	2006-07	11659	30.7%
9.	वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत अधिशेष		30.2%

(xiv) अंतिम राजस्व अधिशेष स्थिति स्पष्ट है। इंगित करती है कि जैसा एनएसआईसीटी द्वारा दावा किया गया है (यद्यपि तथ्यों और आंकड़ों द्वारा समर्थित एक औपचारिक प्रशुल्क प्रस्ताव नहीं) अपनी हकदारी, जिसे यह भारतीय व्यापार जगत के हित में छोड़ना चाहता है, के रूप में प्रशुल्क वृद्धि का कोई मामला नहीं है। यह भी स्पष्ट है कि एनएसआईसीटी को उसके मौजूदा प्रशुल्क, जिसे अगर अत्यधिक राजस्व अधिशेष स्थिति के बावजूद माना जाता है, से केवल पूर्व में एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष की अभिपुष्टि और भविष्य में ऐसा अधिशेष सुजन जारी रखने की अनुमति देना होगा, को जारी रखने की अनुमति देने की मांग मानने का कोई औचित्य नहीं है कि कुछ प्रयोक्ताओं ने मौजूदा दरों को जारी रखने की अपनी इच्छा व्यक्त की है, इस प्राधिकरण को एनएसआईसीटी द्वारा सृजित अतिरिक्त अधिशेष और विशेषकर जब इस किस के दृष्टिकोण का दिशानिर्देश में कोई स्थान नहीं है, इसे नजरअंदाज करने की अपेक्षा नहीं कर सकता। प्रसंगवश, कुछ प्रयोक्ताओं ने ऐसे विचार व्यक्त किए हैं और वे आयातकों-निर्यातकों के प्रतिनिधि नहीं हैं, जोकि अंततः पत्तन

प्रशुल्क द्वारा प्रभावित होते हैं। इसके अतिरिक्त, अगर यह स्थिति यहां तक कि जब दर इस प्रकार स्पष्टः ध्यान में आई है, को एक निजी टर्मिनल में अनदेखा किया जाता है तो यह एक खराब पूर्वोदाहरण स्थापित कर सकता है और इससे अन्य निजी टर्मिनलों/पत्तन न्यासों से हकदारी से अधिक के लिए मांग को बढ़ावा मिल सकता है। जबकि इसे दिशानिर्देशों के अनुसार स्वीकार करना कठिन होगा।

(xv) पत्तन प्रशुल्क को विनियमित करने के लिए जाने वाले लागतं वर्धित सिद्धांतों का सख्त प्रयोग से एनएसआईसीटी के मौजूदा प्रशुल्क में लगभग 30% की सीमा तक की कमी हो जाएगी। परंतु, यह मानना होगा कि निर्मित अनुमान अनुमानों और पूर्वानुमानों पर आधारित होते हैं। बढ़ते हुए थ्रूपुट से इस विश्लेषण में अनुमानित स्तर से अधिक अतिरिक्त निवेश हो सकता है। इसके अतिरिक्त, हाल ही में तटीय संचलन के लिए रियायतों पर कार्यान्वित सरकारी नीति का राजस्व, जिसे इस विश्लेषण में विचार किए गए अनुमानों में शामिल नहीं किया गया है, पर कुछ प्रभाव होगा। इससे भी अधिक महत्वपूर्ण यह है कि संभवतः महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के इतिहास में पहली बार प्रयोक्ता लागत वर्धित दृष्टिकोण द्वारा मांग किए गए स्तरों तक प्रशुल्क कम करने के इच्छुक नहीं हैं। इन विचारों के दृष्टिगत, अन्यथा लागत विवरण के अनुसार आवश्यक प्रशुल्क में कमी को संयत करना उचित हो सकता है।

(xvi) यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2000 के पूर्व प्रशुल्क आदेश में जेएनपीटी के प्रशुल्क पर एनएसआईसीटी को प्रशुल्क (भंडारण प्रभाव के अतिरिक्त) में 16% की वृद्धि की अनुमति दी गई थी। जेएनपीटी ने उसी स्तर पर अभी तक प्रचालन जारी रखा है। यहां तक कि व्यापि, यह पूर्णतः अनिवार्य नहीं हो सकता कि एक ही पत्तन में दोनों टर्मिनल आपरेटर का समान प्रशुल्क स्तर होना चाहिए, जेएनपीटी का प्रशुल्क स्तर एक महत्वपूर्ण निविदि है, जिस 45 एनएसआईसीटी का प्रशुल्क कम करने के लिए विचार किया जाता है। इस विचार को यह अर्थ लगाना नहीं माना जाना चाहिए कि यह प्राधिकरण जेएनपीटी में प्रशुल्क को आदर्श के रूप में स्वीकार करता है। यह संभव हो सकता है कि जेएनपीटी की मौजूदा दरों में परिवर्तन हो जाए, जब सामान्य समीक्षा के लिए पत्तन का प्रस्ताव, जिसे शीघ्र ही दाखिल किया जाने वाला है, का निपटारा किया जाता है। जेएनपीटी के प्रशुल्क का संदर्भ इसलिए दिया गया है, क्योंकि यह एनएसआईसीटी के अतिरिक्त 1 मिलियन टीईयू से अधिक की वार्षिक मात्रा का प्रहस्तन करने वाला देश में एकमात्र कटेनर टर्मिनल है।

जैसा पहले उल्लेख किया गया है, नवम्बर 2000 में किया गया संशोधन एनएसआईसीटी के दरों के मान के खंड 1 से 4 में निर्धारित दरों में 16% वृद्धि के लिए संशोधित (अर्थात्) अनुमति देने और छूट की अनुमति देने के लिए खंड 9 लागू करने तक सीमित है। इसे ध्यान में रखते हुए, जेएनपीटी के प्रशुल्क स्तर तक लाने के लिए इस समय कमी करने हेतु प्रशुल्क की केवल इन श्रेणियों पर विचार किया गया है। इस कमी का प्रभाव राजस्व का लगभग 12.8% ही होगा।

यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क में कमी लागत/राजस्व अधिशेष स्थिति द्वारा आवश्यक स्तर तक नहीं की गई है, क्योंकि लागत विवरण अनुमानों और पूर्वानुमानों से तैयार किए गए हैं। अतिरिक्त अधिशेष (अर्थात् स्वीकार्य लागत और अभिलाम से अधिक) का आकलन प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर किया जाएगा और अगले चक्र (अर्थात् वर्ष 2008 से ग्राम्य) के लिए नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में समंजित किया जाएगा।

(xvii) यहां तक कि प्रशुल्क में कभी के बाद भी यह मानना होगा कि एनएसआईसीटी वर्ष 2000–01 से 2004–05 तक की अवधि के लिए किए गए समायोजित अतिरिक्त अधिशेष के कारण 236.71 करोड़ रुपए प्रतिधारित करता है। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क के भावी रूप से लागू होने तक वर्ष 2005–06 के लिए अतिरिक्त अधिशेष की प्राप्ति भी है। इन संग्रहणों में समावित प्रशुल्क समायोजन, जिसकी भविष्य में प्रतिस्पर्धा और एनएसआईसीटी द्वारा की गई आशंकाओं के कारण आवश्यकता हो सकती है, का ध्यान रखा जाना चाहिए।

11. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी के मौजूदा दरों के मान को तदनुसार संशोधित करता है। संशोधित सीमा तक एनएसआईसीटी का संशोधित दरों का मान अनुबंध-11 के रूप में संलग्न है।

12.1. 3 वर्ष की वैधता अवधि का अनुसरण करते हुए संशोधित प्रशुल्क अधिसूचना की तारीख से 3 वर्ष के लिए वैध होगा, जिसके पश्चात यदि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेषतः नहीं बढ़ाया जाता है, तो वैधता अवधि स्वतः व्यपगत हो जाएगी।

12.2. हालांकि, संशोधित प्रशुल्क की वैधता अवधि 3 वर्ष निर्धारित की गई है, फिर भी इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में लागत विश्लेषण परिस्थितियों के अधीन विभिन्न पूर्वनूमानों और अनूमानों के आधार पर तैयार किए गए हैं, इसलिए यह प्राधिकरण इस मामले पर निर्धारित समय-अनुसूची से पहले भी विचार कर सकता है, यदि एनएसआईसीटी अपेक्षित सभी संबंधित लागत/वित्तीय विवरण प्रस्तुत करते हुए समीक्षा करने का अनुरोध करता है।

13. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.8 के अनुसार संशोधित प्रशुल्क भारत के राजपत्र में इसके अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन की अवधि समाप्त होने के पश्चात प्रभावी हो जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन /iii/iv/143/05/असा.]

अनुबंध-- ।

## न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड का लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वित्तीय वर्ष							लाख रुपए
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	
I	शूपुट (टीईयू में)	694,899	943,928	1,201,119	1,230,355	1,232,470	1,232,470	1,232,470	1,232,470
I	<u>प्रचालन आय</u>								
	कंटेनर प्रहस्तन से आय	18,486	28,946	34,288	35,122	35,183	35,183	35,183	35,183
	भंडारण एवं अन्य से आय	1,679	2,281	2,859	2,735	2,740	2,740	2,740	2,740
	अन्य आय	17	19	28	28	28	28	28	28
	कुल प्रचालन आय	20,182	29,246	37,175	37,885	37,951	37,951	37,951	37,951
II	<u>प्रचालन लागत</u>								
	उपस्कर चालन लागतें	1,786	2,578	3,358	3,803	4,115	4,362	4,623	4,901
	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	748	807	856	907	961	1,019	1,080	1,145
	अनुरक्षण मजदूरी	253	271	287	304	232	342	363	384
	कर्मचारी कल्याण	88	98	103	110	116	123	131	138
	सामान्य प्रचालन	484	532	596	610	617	625	627	633
	रैंयट्टी	407	1,171	1,847	3,682	4,562	6,826	10,053	13,727
	संपत्ति लागत	198	198	210	222	236	250	265	281
	सूचना प्रौद्योगिकी/संचार	174	184	201	219	239	260	266	273
	प्रचालन उपस्कर मूल्यहास	3,955	3,966	3,966	3,966	3,966	3,966	3,966	3,966
	उपस्कर किराया	205	220	233	247	262	278	294	312
	तकनीकी सेवा शुल्क	0	0	0	0	0	643	841	637
	<u>उप-जोड़ (क)</u>	8,309	10,025	11,657	14,090	15,416	18,714	22,320	28,418
	गैर-प्रचालन मूल्यहास	259	327	328	328	328	328	328	328
	विविध व्यय	310	310	310	310	255	24	24	24
	प्रबंध एवं समान्य ऊपरिव्यय	560	594	634	676	722	770	822	877
	<u>उप-जोड़ (ख)</u>	1,129	1,231	1,272	1,314	1,304	1,122	1,174	1,229
	<u>जोड़ (II)(क+ख)</u>	9,438	11,256	12,928	15,404	16,720	19,835	23,504	27,847
III	<u>अधिशेष (I-II)</u>	10,744	17,990	24,246	22,481	21,230	18,115	14,447	10,304
IV	<u>आय की गणना</u>								
	(i) 2001-02 से 2004-05 की अवधि के लिए वरीय शेयरपूँजी (इसके वार्षिक लेखा में शून्य)								
	पाई गई	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000			
	वरीय शेयर इक्विटी शेयरधारक निधि द्वारा वित्तपोषित किए जाने के बाद इक्विटी और ऋण को नियोजित पूँजी के 1:1 के अनुपात माना गया	30,453	28,487	28,255	24,382	22,389			
	ऋण	30,453	28,487	28,255	24,382	22,389			
	वरीय शेयरों पर 14% लाभाश	1,820	1,820	1,820	1,820	1,820			
	ऋण की लागत के रूप में 10.5%	3,198	2,991	2,757	2,560	2,351			
	वर्ष 2000-01 से 2004-05 के लिए ऋण/इक्विटी नियोजित पूँजी के 1:1 अनुपात में अनुपत्य होने के शर्ताधीन इक्विटी शेयरधारक निधि पर 20% आय	6,091	5,697	5,251	4,876	4,478			
	2000-01 से 2004-05 की अवधि के लिए कुल आय	11,108	10,508	9,828	9,257	8,649			
	(ii) प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशनिर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 से आगे की अवधि के लिए नियोजित पूँजी पर 15% आय						8,123	7,522	7,024

2332 GI/CS-7

V	अनुमत्य आय और रौयल्टी के भुगतान के बाद निवल अधिशेष/घाटा (III-IV)	-364	7,481	14,418	13,225	12,581	9,992	6,925	3,279
VI	आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा (अनुमत्य लागत और अनुमत्य आय के बाद रौयल्टी के भुगतान की अनुमति देने के बाद)	-1.80%	25.58%	38.79%	34.91%	33.15%	26.33%	18.25%	8.64%
VII	उपर्युक्त VI में अनुमत्य आय की अनुमति के अतिरिक्त वर्ष 2000-01 से 2004-05 और 2005-06 से 2007-08 के लिए कुल प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा			29.14%				17.7%	
VIII	प्रशुल्क समीक्षा/संशोधनों के समय अनुवर्ती वर्षों में इसे विस्तारित करने के लिए निवल अधिशेष/लाभ का 50% (V*50%)	-182	3,741	7,209	6,612	6,291	5 वर्ष के लिए संचयी	23,671	
IX	अगले पांच वर्षों की तुलना में वर्ष 2000-01 से 2004-05 के दौरान अर्जित लाभ/घाटे के 50% को प्रतिसंतुलित करना						4,734	4,734	4,734
X	अनुमत्य आय के अलावा लागत भद के रूप में रौयल्टी का भुगतान और अनुवर्ती वर्षों की तुलना में विगत लाभ/घाटे के समायोजन के बाद निवल अधिशेष (V+IX)						14,726	11,659	8,014
XI	अनुमत्य आय के अलावा और विगत पांच वर्ष में अर्जित लाभों/घाटे का 50% प्रतिसंतुलित करने के बाद वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए कुल प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष					38.8%	30.7%	21.1%	
XII	अनुमत्य आय के अलावा और विगत पांच वर्ष में अर्जित लाभों/घाटे का 50% प्रतिसंतुलित करने के बाद वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए कुल प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष (XI)						30.2%		

अनुबंध—।।

न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड  
दरों की अनुसूची में संशोधन

I. दरों की अनुसूची के खण्ड 1, 2, 3 और 4 में दिए गए मौजूदा प्रशुल्कों को निम्नलिखित अनुसूचियों द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के संचलन और प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार

खण्ड—। सभी सामान्य और शीफर कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का प्रयोग करते हुए पोत से यार्ड/यार्ड से पोत

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे हुए कंटेनर		
20 फुट	2600	1560
40 फुट	3900	2340
40 फुट से अधिक	5200	3120
आईसीडी कंटेनर		
20 फुट	2600	1560
40 फुट	3900	2340
40 फुट से अधिक	5200	3120
खाली कंटेनर		
20 फुट	2100	1260
40 फुट	3150	1890
40 फुट से अधिक	4200	2520

ख. यार्ड से सीएफएस / सीएफएस से यार्ड— परिवहन और सीएफएस में लिफ्ट

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे हुए कंटेनर		
20 फुट	925	555
40 फुट	1388	833
40 फुट से अधिक	1850	1110
खाली कंटेनर		
20 फुट	925	555
40 फुट	1388	833
40 फुट से अधिक	1850	1110

ग. केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल/रेल से यार्ड तक

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
आईसीडी कंटेनर		
20 फुट	1300	780
40 फुट	1950	1170
40 फुट से अधिक	2600	1560

घ.	यार्ड से ट्रक/ट्रक ये यार्ड तक	विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
	भरे हुए कंटेनर			
20	फुट	400	240	
40	फुट	600	360	
40	फुट से अधिक	800	480	
	खाली कंटेनर			
20	फुट	400	240	
40	फुट	600	360	
40	फुट से अधिक	800	480	

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण किस्म के कंटेनर हैं, जोकि बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणी के अंतर्गत नहीं आते हैं।

#### खण्ड-2 सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

क.	1 - 3000 टीईयू	विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
	भरे हुए कंटेनर			
20	फुट	3000	1800	
40	फुट	4500	2700	
40	फुट से अधिक	6000	3600	
	खाली कंटेनर			
20	फुट	2600	1560	
40	फुट	3900	2340	
40	फुट से अधिक	5200	3120	
ख.	3001 - 6000 टीईयू	विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
	भरे हुए कंटेनर			
20	फुट	2800	1680	
40	फुट	4200	2520	
40	फुट से अधिक	5600	3360	
	खाली कंटेनर			
20	फुट	2400	1440	
40	फुट	3600	2160	
40	फुट से अधिक	4800	2880	
ग.	6001 - 9000 टीईयू	विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
	भरे हुए कंटेनर			
20	फुट	2600	1560	
40	फुट	3900	2340	
40	फुट से अधिक	5200	3120	

खाली कंटेनर		
20 फुट	2200	1320
40 फुट	3300	1980
40 फुट से अधिक	4400	2640

घ. 9000 टीईयू से अधिक

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे हुए कंटेनर		
20 फुट	2400	1440
40 फुट	3600	2160
40 फुट से अधिक	4800	2880
खाली कंटेनर		
20 फुट	2000	1200
40 फुट	3000	1800
40 फुट से अधिक	4000	2400

टिप्पणी: 1. पोतांतरण कंटेनर, वह कंटेनर होता है जोकि एक जहाज से उतार कर यार्ड में रखा जाता है और अन्य पोत द्वारा परिवहन किया जाता है ।

2. आरंभ में पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित कंटेनर की बाद में रेल या सड़क द्वारा दुलाई किए जाने पर पोतांतरण कंटेनर के रूप में पहचान समाप्त हो जाती है और उसे सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे ।

### खण्ड—3 सभी खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का प्रयोग करते हुए जहाज से यार्ड तक

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे हुए कंटेनर		
20 फुट	3000	1800
40 फुट	4500	2700
40 फुट से अधिक	6000	3600
आईसीडी कंटेनर		
20 फुट	3000	1800
40 फुट	4500	2700
40 फुट से अधिक	6000	3600
पोतांतरण कंटेनर		
20 फुट	3000	1800
40 फुट	4500	2700
40 फुट से अधिक	6000	3600

ख. यार्ड से सीएफएस — परिवहन और सीएफएस में लिफ्ट

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे हुए कंटेनर		
20 फुट	1000	600
40 फुट	1500	900
40 फुट से अधिक	2000	1200

ग.

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20 फुट	1500	900
40 फुट	2250	1350
40 फुट से अधिक	3000	1800

घ.

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
<b>भरे हुए कंटेनर</b>		
20 फुट	500	300
40 फुट	750	450
40 फुट से अधिक	1000	600

टिप्पणी: खतरनाक वस्तुओं वाले कंटेनर के रूप में आईएमओ के अधीन वर्गीकृत कंटेनर खतरनाक कंटेनर कहलाता है।

खण्ड-4 सामान्य आकार से बड़े सभी कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार

क.

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
<b>भरे हुए कंटेनर</b>		
20 फुट	5200	3120
40 फुट	7800	4680
40 फुट से अधिक	10400	6240
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20 फुट	5200	3120
40 फुट	7800	4680
40 फुट से अधिक	10400	6240
<b>पोतांतरण कंटेनर</b>		
20 फुट	5200	3120
40 फुट	7800	4680
40 फुट से अधिक	10400	6240
<b>खाली कंटेनर</b>		
20 फुट	4200	2520
40 फुट	6300	3780
40 फुट से अधिक	8400	5040

ख.

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
<b>भरे हुए कंटेनर</b>		
20 फुट	1850	1110
40 फुट	2775	1665
40 फुट से अधिक	3700	2220

खाली कंटेनर		
20 फुट	1850	1110
40 फुट	2775	1665
40 फुट से अधिक	3700	2220

ग. केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल तक

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
आईसीडी कंटेनर		
20 फुट	2600	1560
40 फुट	3900	2340
40 फुट से अधिक	5200	3120
खाली कंटेनर		
20 फुट	2600	1560
40 फुट	3900	2340
40 फुट से अधिक	5200	3120

घ. यार्ड से ट्रक तक

विवरण	विदेशगामी (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे कंटेनर		
20 फुट	800	480
40 फुट	1200	720
40 फुट से अधिक	1600	960
खाली कंटेनर		
20 फुट	800	480
40 फुट	1200	720
40 फुट से अधिक	1600	960

टिप्पणी: सामान्य आकार के मानक कंटेनरों से बड़े आकार का कार्गो ढोने वाले कंटेनरों, जिनके लिए गोफन (स्लिंग), कुंडे (शैकल) और सामान उठाने वाले बीम जैसे विशेष उपकरणों की जरूरत पड़ती है, को बड़े आकार वाले कार्गो कंटेनर कहा जाता है।

11. सामान्य टिप्पणियां के अंतर्गत मौजूदा शर्त संख्या 9 को निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

"9. एनएसआईसीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से अपने प्रबंधों द्वारा विभिन्न प्रचालन करने वाले पतन प्रयोक्ताओं को छूटें प्राप्त होंगी। शर्तों सहित लागू ये छूटें निम्नलिखित हैं :-

(i) तट से जहाज तक अथवा विलोमतः कंटेनरों के लदान/उत्तराई के लिए यदि जहाज के अपने गियर प्रयोग किए जाते हैं, तो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित छूटें प्राप्त होंगी :-

विवरण	छूट (रुपए)	तटीय(रुपए)
भरे कंटेनर		
20 फुट	600	360
40 फुट	800	480
40 फुट से अधिक	1200	720

## खाली कंटेनर

20 फुट	600	360
40 फुट	800	480
40 फुट से अधिक	1200	720

(ii) यदि कोई पत्तन प्रयोक्ता निम्नलिखित से कंटेनरों की छुलाई में अपने ड्रैक्टर ड्रेलर (टीडी.) प्रयोग करता है :-

(क) क्वे से कंटेनर यार्ड तक

अथवा

(ख) कंटेनर यार्ड से क्वे तक

प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित छूट अनुमत्य होगी :-

विवरण	छूट (रुपए)	तटीय(रुपए)
<b>भरे कंटेनर</b>		
20 फुट	300	180
40 फुट	450	270
40 फुट से अधिक	600	360
<b>खाली कंटेनर</b>		
20 फुट	300	180
40 फुट	450	270
40 फुट से अधिक	600	360

(iii) यदि कोई पत्तन प्रयोक्ता कंटेनरों को बांधने/खोलने के लिए श्रमिक प्रदान करता है, तब प्रहस्तन प्रभारों में 30/-रुपए प्रति कंटेनर की छूट दी जाएगी ।

यह छूट वास्तव में बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी ।

(iv) यदि कोई प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः कंटेनर उठाने के लिए अपने उपस्कर लाता है, तो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित छूट अनुमत्य होगी :-

विवरण	छूट (रुपए)	तटीय(रुपए)
<b>भरे कंटेनर</b>		
20 फुट	250	150
40 फुट	375	225
40 फुट से अधिक	500	300
<b>खाली कंटेनर</b>		
20 फुट	250	150
40 फुट	375	225
40 फुट से अधिक	500	300

(v) निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तन करके शहर में वापस लाए जाने वाले कंटेनरों पर कोई छूट अनुमत्य नहीं होगी ।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd August, 2005

**No. TAMP/15/2005-NSICT.**— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby *suo motu* amends the Scale of Rates of Nhava-Sheva international Container Terminal Limited, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****CASE NO. TAMP/15/2005-NSICT****ORDER**

(Passed on this 22nd day of July, 2005)

This case relates to *suo motu* review of tariff of Nhava-Sheva International Container Terminal Limited (NSICT).

2.1. At the time of commencement of its operations, the NSICT had proposed to adopt the (then) existing tariff levied by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). The proposal was approved and a separate Scale of Rates for the NSICT was notified vide this Authority's Order dated 5 December 1998.

2.2. Subsequently, after about 1½ years of operations, the NSICT submitted a proposal for tariff revision formulated based on its own estimated costing and volume of traffic. This tariff application was disposed of by this Authority through its Order passed on 7 November 2000 by granting an increase of 16% over the pre-revised rates. The decision to allow the tariff increase was based on analysis of the estimated cost and financial position furnished by NSICT for the years 2000-01 and 2001-02.

2.3. The tariff so fixed at the NSICT in November 2000 had fallen due for a review in November 2002 following the two year tariff validity cycle then adopted. A communication was, therefore, sent to the NSICT on 3 October 2002, and again on 10 December 2002, with a request to expedite submission of its proposal for a review to this Authority. NSICT did not respond to either of the letters.

2332 GT/05-9

2.4. The existing Scale of Rates of the NSICT was fixed by this Authority vide Order dated 7 November 2000. The decision of this Authority to fix the tariff then relied on an analysis of the estimated cost and financial positions of the NSICT for the years 2000-01 and 2001-02 as presented by NSICT. It is noteworthy that the NSICT furnished a traffic projection of 4,93,450 TEUs for 2000-01 and 5,79,803 TEUs for the year 2001-02 which were relied upon in the November 2000 tariff revision exercise.

2.5. As per the then prevalent guidelines adopted by tariff regulation in February 1998 by TAMP, this Authority generally allowed a tariff validity cycle of 2 years. The relevant portion read as under:

“35. It is advisable to revise the tariff once in 2 years to provide for stability to ports and to the trade. For good reasons, the ports, private operators, or even port users must be able to propose revision ahead of schedule”.

While issuing the tariff Order on 7 November 2000, analysis of the financial projection for only 2 years was made as given by NSICT so that the tariff to be fixed would also remain valid only for 2 years, as per the guidelines.

2.6. Information on the actual volume of containers handled by the NSICT was collected from the Annual Administration Report of the JNPT for 2001-02. The actual traffic position for 2002-03 was obtained from the JNPT. It is found that the actual traffic handled by the NSICT during the year 2000-01 and 2001-02 and 2002-03 varied widely with reference to the projections given by them at the time of tariff revision in 2000. A comparative position of traffic estimation furnished at the time of the last tariff revision and the actuals achieved for the corresponding period is given below:

Particulars	Traffic in TEUs		
	2000-01	2001-02	2002-03
Traffic projection furnished by the NSICT at the time of the tariff revision in November 2000	4,93,450	5,79,803	6,50,000
Actual containers handled by the NSICT (as obtained from the JNPT)	6,94,899	9,43,928	12,01,119
Variation (in %).	41%	63%	85%

2.7. It may be relevant here to refer to para 9(v) of the said tariff Order of this Authority which is reproduced below:

“9 (v). The traffic and income projections furnished by the NSICT have been relied upon for this analysis without any modification. This has become necessary in view of the limited period of the NSICT operation and the non-availability of data from any other reliable sources to test and validate the estimation. If this approach seems to have given undue advantage to the terminal operator, at the time of review during the next revision of tariffs, any undue benefit accrued to the Terminal Operator may be set off against the future revision in tariffs”.

2.8. The then existing rates were fixed considering a traffic volume of around 5.79 lakh TEUs. The actual traffic achieved by NSICT in 2002-03 is around 12 lakh TEUs. Even if no further traffic growth is presumed, there is no valid reason to believe that the present traffic level will drastically come down in future. There was, therefore, a strong case for reviewing the existing tariff and the consequential issues. It is noteworthy that in the existing tariff, the fixed cost and return are spread over only on a volume of about 5.79 lakh TEUs whereas they should have been allocated over the traffic based on 12 Lakh TEUs which was the level of performance since 2002-03.

2.9. In this backdrop, this Authority decided in September 2003 to advise the NSICT to file its proposal for review of the existing Scale of Rates within 60 days. If no proposal was submitted within the stipulated time limit, it was decided to declare the approval given to existing tariff as withdrawn after giving a further notice of 45 days. In such an event, it was decided to initiate *suo motu* proceedings to re-fix the rates based on the information available.

2.10. The decisions of this Authority mentioned above were conveyed to the NSICT by Authority's letter dated 3 June 2004 and the NSICT was allowed time up to 1 August 2004 to file its proposal for review of the existing tariff.

2.11. The NSICT responded to this Authority's letter dated 3 June 2004 vide its letters dated 30 August 2004 and 1 October 2004. Instead of filing a proposal for review of its tariff, it made a request to continue the existing rates and objected to *suo motu* review of its tariff by this Authority. It has also indicated that the proposed action is incongruent with the spirit of TAMP's own current guidelines. The submissions made by the NSICT, *inter alia*, include the following main points:

- (i). Tinkering with its existing tariff may lead to destabilization of efficiency achieved by it by possible reduction in volume handled and loss of quality of service, etc.,
- (ii). Since there is no instability in NSICT, there is no cause for TAMP to review tariff merely because two years or more have elapsed.
- (iii). The additional cost incurred by it to achieve the efficiencies, both on the capex as well as opex sides, NSICT is well within its right to request TAMP to revise its tariff upward. However, looking to the interest of the nation at large and exporters, importers and other customers, NSICT has chosen not to request any increase of tariff.
- (iv). The 1998 tariff guidelines adopted by the Authority do not have any statutory sanction and the Authority cannot review or revise the approved tariff on *suo motu* basis in the absence of statutory guidelines.
- (v). The Authority possibly can claim to be in a position to review the tariff as per Law upon passage of appropriate legislation on the tariff guidelines now under consideration by the Government.
- (vi). The existing guidelines for tariff fixation are under review by TAMP and Government and this exercise will have fundamental impact on their matter.
- (vii). Indian Private Ports and Terminals Association (IPPTA) has commissioned Ernest & Young to carryout an in-depth review of the draft guidelines.

(viii). Review of the existing NSICT tariff may be undertaken only after the guidelines are finalized and approved and the results of the review by Ernest & Young are known.

3. The NSICT vide its letter dated 30 August 2004 raised issues regarding old guidelines and legality of *suo motu* review by this Authority. The Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) has confirmed that in view of the explicit provision under Section 48 of Major Port Trusts Act, 1963, authorising this Authority to frame Scale of Rates from time to time this Authority can review the tariff of NSICT. Legal opinion sought had also confirmed this view. Further the revised guidelines which were published on 31 March 2005 have fully clarified this issue.

4.1. This Authority in its meeting held on 20 January 2005 deliberated on the definite suggestions received from the legal counsel to await promulgation of revised guidelines by the Central Government before undertaking *suo motu* review of the tariff at NSICT. After checking up with the Government that it would finalise the guidelines without further delay, this Authority decided to await for revised guidelines till end of February 2005. In the meanwhile, however, this Authority decided to initiate proceedings for *suo motu* review of NSICT tariff.

4.2. Accordingly, a hearing was held on 17 March 2005 in the Office of this Authority and the NSICT attended the hearing and filed a written submission dated 17 March 2005. The main points made by the NSICT in its written submission are given below:

- (i). The NSICT has continued with the existing tariff despite increase in costs and competition. Timing of the review is not appropriate given the uncertainty NSICT faces in the market.
- (ii). The revised guidelines for tariff fixation are expected to be announced by the Government shortly. The review of NSICT tariff without the revised guidelines will serve little purpose.
- (iii). The private terminal operators have not accepted the stand taken by TAMP in respect of treatment of royalty in fixation of tariff, since concessional agreements were signed prior to issue of the Government notification on royalties. In the case of Chennai Container Terminal Limited (CCTL) an out of court settlement was reached. The Chennai High court has granted an injunction in the case of private operator at Tuticorin Port in the subject matter. The Government and the terminal operator at Tuticorin have not arrived at an agreement on this issue and an injunction of Chennai High Court still continues. The admissibility of royalty in the case of NSICT also needs to be resolved. The TAMP's position in this regard, may be clarified to enable NSICT to consider the position and take up the matter with Government of India for resolution before NSICT filed tariff application or any rates are notified by TAMP.
- (iv). The third terminal at JNPT is expected to commence operations around beginning of 2006. Container Terminals have commenced operations at Mundra and Pipavav. The Mumbai Port Trust (MBPT) has tendered for two offshore berths and it is expected to finalise the award by 3<sup>rd</sup> quarter of 2005. The CONCOR which is a monopoly supplier of rail service is a 26% shareholder at the third terminal of JNPT. NSICT is dependent on CONCOR for attracting containers from the North India hinterland. The supply of adequate trains by CONCOR to NSICT requires review once operations commence at the third terminal to ensure that NSICT is not disadvantaged. Further, there is already a large gap in the supply of adequate wagons by CONCOR which led to a major congestion during the period of August 2004 to October 2004 which has resulted in reduction in boxes. Without this complete picture of the impact of competition, it is impossible to project traffic and estimate revenue for any reasonable return. The Authority cannot *suo motu* go by past trends of volumes handled by NSICT to arrive at the traffic projections and estimate cost and income.
- (v). Any *suo motu* action by TAMP would harm NSICT and NSICT reserves the right to appropriate legal recourse notwithstanding its submission made here.

4.3. The NSICT did not provide any information required for tariff review in its written submission. When the representatives of NSICT were told that the case would be closed for orders for want of information, the NSICT agreed to forward their audited annual accounts for the years 2000-01 onwards, as filed with the Statutory authorities and sought time up 21 March 2005 to file further written submissions.

4.4. The NSICT, however, did not forward their audited annual accounts as agreed at the joint hearing. Vide its letter dated 21 March 2005 NSICT reiterated its submissions made earlier regarding review of its tariff. The submissions made by NSICT are summarized below:

- (i). A review is uncalled for a variety of reasons which we have already stated in our various correspondence with TAMP.
- (ii). The NSICT is going to face enormous competition not only from JNPT but also from Mumbai Port Trust (MBPT). A review of tariff at this stage is wholly unnecessary and unwarranted.
- (iii). If TAMP has any empirical basis for a review of tariff, NSICT wants to understand the basis from TAMP and respond.
- (iv). If the process to review the NSICT tariff is undertaken and orders are passed to notify the new tariff without regard to the clear cut and specific issues raised by NSICT and without setting the basis for the conduct of review, any such notified tariff would be bad in law and against the principles of administrative law.
- (v). TAMP is requested to desist from passing any unilateral orders without any specific, scientific and cogent consideration of issues. For the purpose of review issues may be framed for consideration so that there can be meaningful hearing.
- (vi). If TAMP persists with review and desires to proceed with a review NSICT needs at least 60 days time to put together empirical reasoning to deal with the position taken by TAMP.

5. The Government of India announced the revised tariff guidelines. The revised tariff guidelines were notified on 31 March 2005. The NSICT had pleaded earlier that review should be undertaken only after the revised guidelines are firmed up. Further, after the joint hearing, the NSICT gave an indication that it would furnish details if time is allowed. Therefore, NSICT was allowed time upto 20 April 2005 for submission of information required for review of the existing tariff vide our communication dated 4 April 2005. It was also indicated that this Authority might consider any request, if supported by any valid reasons, for some more reasonable time, if required, for providing any part of information provided whatever information readily available was furnished within the stipulated time limit.

6.1. The NSICT, however, did not furnish any details to this Authority. Instead, the NSICT vide its letter dated 19 April 2005 addressed to the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) and endorsed to us stated that the review of its tariff has substantial implications for NSICT and requested for an appointment with the Hon'ble Minister to highlight the difficulties reportedly faced by it. Further, the NSICT vide its letter dated 20 April 2005 intimated us that it has taken up the matter with the MSRTH and requested us to defer the matter till such a time the MSRTH advises its decision.

6.2. This Authority at its meeting on 25 April 2005 considered the NSICT letter dated 19 April 2005 addressed to the Hon'ble Minister of MSRTH and copy endorsed to TAMP and the letter dated 20 April 2005 addressed to Chairman (TAMP) and held that the decision already taken for *suo motu* review of NSICT tariff remained unaltered. It was, however, decided to set up a joint hearing in which relevant major port users associations and JNPT should be invited to participate apart from NSICT.

6.3. In the meanwhile, the NSICT vide its letter dated 21 April 2005, addressed to the Hon'ble Minister of MSRTH and copy endorsed to us, requested the MSRTH to intervene in the matter and advise TAMP to defer the tariff review of NSICT by at least 3 years.

7. A joint hearing was set up on 10 May 2005 in the Office of this Authority. The NSICT, JNPT and other user organizations participated in the joint hearing and made the following submissions:

**Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT)**

- (i). TAMP Order of 2000 does not mention about 2 year validity.
- (ii). We do not wish to question the *suo motu* powers of TAMP. It is the discretion of TAMP to exercise its power in this regard.
- (iii). The market in this region is stable. Any alteration in our tariff would lead to instability. TAMP should encourage investment and robust service to customers.

**Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). We agree that TAMP can *suo motu* review tariff for justifiable reasons.
- (ii). There is no confusion that tariff validity period was two years earlier.
- (iii). NSICT should have furnished the information required by the Regulator. We advise them to do so. But, LA does not have any provision enabling us to require them to provide information.
- (iv). We feel there is enough justification to review tariff in this case.

**Mumbai and Nhava-sheva Ship-agents Association (MANSA)**

- (i). TAMP's Order of 2000 does not mention two year validity. But it is to be seen in the light of the general position and the guidelines prevailed then.
- (ii). We request NSICT to furnish details so that an objective assessment of tariff can be carried out instead of approximations and estimation by TAMP in the absence of reliable data provided by the Operator.
- (iii). While reviewing tariff, TAMP should also bear in mind that the operator should not be discouraged to provide efficient service which will be detrimental to trade, more so in a congested situation like the one prevailed at JNPT.
- (iv). We feel TAMP has powers to review *suo motu* and this is a fit case for review.

(On a query by NSICT regarding the existing rates, the following statement was made)

- (v). We do not have any problem with the existing tariff. But an objective assessment of its continuance should be made.

**Bombay Chamber of Commerce & Industry (BCCI)**

- (i).
  - (a). As volume goes up, tariff is expected to reduce.
  - (b). New tariff guidelines allow 50% efficiency gain to be passed on to users. This should happen in this case.
- (ii). NSICT, because of higher margins available at the existing tariff, may be allowing discounts in tariff to selected users. But it should be available on common basis for which the tariff should be reduced across-the-board.
- (iii). There is a strong case for review the existing tariff of NSICT.

### **Indian Merchants' Chamber (IMC)**

- (i). We do not question the *suo motu* review powers of TAMP. But, TAMP should generally act on the proposal of the port / terminal operator or the representation of port users. There should be some data support to review tariff.
- (ii). The present situation at JNPT is smooth despite congestion due to larger volumes. We should not de-stabilise and cause disruption of services to Trade by looking narrowly only on the tariff issue alone.
- (iii). The Shipping Lines want handling cost to be reduced with increase in volumes. But, this is applicable to them also. They never reduced freight or THC.

### **Bombay Custom House Agents Association (BCHAA)**

- (i). TAMP should have the powers to review *suo motu*.
- (ii). But NSICT is functioning smoothly. So, please defer review for time being.

### **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). We are not going into the legality of review. But, there is no provocation in this case. Neither the operator nor users have demanded review.
- (ii). Without complete data available, TAMP should not embark on any review.
- (iii). Such a *suo motu* review by Government or Statutory authority will send wrong signals to prospective investors.
- (iv). We do not support any review of NSICT tariff now. But after the third terminal at JNPT commences, the position should be reviewed.

### **Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (i). The tariff at NSICT is very high. It needs downward revision.

8.1. Subsequent to the joint hearing, the NSICT, JNPT and user organizations filed their written submissions at our request. The summary of written submissions made by them are given below:

#### **Nhava-Sheva International Container Terminal (NSICT)**

Review of NSICT tariff is not warranted for the following reasons:

- (i). On account of additional capital investment brought in ahead of schedule and international standard of efficiency in operations, NSICT has handled more than double the throughput from a facility that was supposed to deliver 5,50,000 TEUs per annum as per concession agreement with JNPT.
- (ii). Shipping lines and trade have derived the following benefits:
  - (a). Faster average turnaround time of less than 12 hours excluding berthing and unberthing time.
  - (b). Average 24 moves per hour of crane productivity against 20 moves per hour required in the concession agreement.
  - (c). New direct services from NSICT to America / Europe resulting in reduction in transhipment cost and quicker transit times.

- (d). Majority of the boxes received at the terminal are moved into CFS in the free period. No storage charges for trade.
- (e). New lines started calling India and new options for Indian trade which has helped India's GDP growth of 8%.
- (f). Reduction in shipping cost, reduction in inventories, reduction in shipping time, reduced damages, greater reliability.
- (iii). Despite increase in cost, NSICT has not applied for revision of tariff and continues with the existing valid tariff in the public interest and in the interest of the trade. A *suo motu* review is not warranted, as borne out by the users.
- (iv). The last tariff Order of NSICT does not specify any expiry date. It is incorrect to presume that NSICT tariff is not valid or has expired.
- (v). The present tariff is accepted by trade with respect to the quality of service and benefits already listed. Every party who attended the joint hearing complimented NSICT's services. MANSA represented that NSICT tariff was reasonable.
- (vi). Timing of review is not appropriate at this stage given the number of uncertainties NSICT faces in preparing and presenting a tariff application.
- (vii). Difficulties in estimation of future traffic volumes to be handled by the NSICT:
  - (a). 3<sup>rd</sup> Terminal at JNPT from beginning of 2006.
  - (b). New container terminal at MBPT in 2007.
  - (c). Cargo will move out of JNPT to Mumbai.
  - (d). A more concrete picture needs to emerge from this competitive scenario.
  - (e). *Suo motu* review cannot be done by past trend of volumes handled by NSICT when immediate future will be extremely divergent.
- (viii). (a). NSICT is facing the following escalating royalty payments:
 

Month and Year	Royalty per TEU (in Rs)
July 2005	615
July 2006	886
July 2007	1,194
July 2008	1,542

 (b). Royalty continues to escalate to a maximum of Rs.5,610 per TEU.
- (ix). (a). 15% Return on Capital Employed envisaged by revised guidelines will be a myth for NSICT because there is no guaranteed return for the operator, if volumes fall.
  - (b). Competition is growing in western region and there is no guarantee of 15% Return on Capital Employed in the coming years.
- (x). NSICT will be forced to discount its rates on account of growing competition. Application for higher tariff will not work in the competitive scenario.
- (xi). It is not fair to consider a single year of operations in isolation. It is necessary to consider the overall concession period with supply demand situation.

- (xii). Supply of wagons by CONCOR:
  - (a). CONCOR is a monopoly supplier of rail services.
  - (b). CONCOR is a 26% share holder in the 3<sup>rd</sup> terminal.
  - (c). NSICT is depending on CONCOR for contracting containers from the north. Already a large gap in the supply of adequate wagons by CONCOR.
  - (d). Congestion during August 2004 to October 2004 resulted in huge cost to the trade.
  - (e). When 3<sup>rd</sup> Terminal commences, supply of adequate train by CONCOR to NSICT needs to be reviewed to ensure that NSICT is not at a disadvantageous position.
- (xiii). No clear-cut direction on how efficiency will be retained and regulated in the new tariff guidelines.
- (xiv). Implications of tariff review:
  - (a). Market is very finely balanced now in terms of demand and supply.
  - (b). In the event of increase in tariff after review, large scale diversion of traffic to other terminals.
  - (c). Other terminals are with poor infrastructure.
  - (d). Additional cost to trade in terms of delays, congestion etc.,
  - (e). Reduction in NSICT tariff:
    - NSICT may have no incentive to work at the increasing levels of efficiency and productivity.
    - Higher cost to trade.
- (xv). Present tariff is working well for the operator and the trade.
  - (i). *Suo motu* action will upset the market balance and harm the trade tremendously.
  - (ii). Market balance may be preserved as requested by the users at the joint hearing.
- (xvi). NSICT tariff may not be reviewed till 2009.

**Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). Since the present tariff approved by the TAMP in November 2000 has been in force for more than 4 years, TAMP has the full authority to review the tariff of Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT).
- (ii). Since the actual throughput to be handled by NSICT is much more than the projections made by it, TAMP may take a view taking into account actual throughput, interest of trade in terms of tariff, facilities provided by NSICT, the revised guidelines for tariff fixation etc.,

2332 G2/55-11

**Mumbai Nhava-Sheva Ship Agents Association (MANSA)**

- (i). Even though the Order of November 2000 does not explicitly limit validity of revised rates, the tariff validity cycle of two years for NSICT is implied.
- (ii). TAMP has power to initiate *suo motu* review of the Scale of Rates without necessarily requiring tariff proposals from terminal operators or request from port users for review.
- (iii). Any objective Review of rate would require financial and operational information which NSICT has not submitted inspite of request made by TAMP. The MANSA would urge NSICT to adopt a more positive and co-operative stance in its response.
- (iv). MANSA has no objection or complaint on the existing Scale of Rates of NSICT and has no objection to its extension.
- (v). MANSA forecasts critical shortage of terminal capacity in Nhava-Sheva in 2005 and 2006.
- (vi). NSICT has performed efficiently in meeting the demands of increased traffic with no increase in quay length or yard space.
- (vii). A review of NSICT tariff undertaken at this stage should take into account the serious capacity constraint.
- (viii). The results should not impede or impose disincentives on the NSICT's ability to manage the growth in traffic through its existing facilities.

**Bombay Chamber of Commerce & Industry (BCCI)**

- (i). TAMP has authority to take *suo motu* action on port / terminal tariffs if the situation so warrants.
- (ii). Clause 3.3.2 of the revised guidelines for tariff fixation enables TAMP to *suo motu* review its Orders, for good and sufficient reasons, following a normal consultation process.
- (iii). In the interest of all parties, a simple, transparent and equitable system should be adopted across the ports and terminals to review the rates every 3 years (clause 3.1.8 of the revised guidelines) in order to factor-in financial / cost changes obtaining in each port / terminal. This suggestion would apply to NSICT as well.

**Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

- (i). Role of TAMP is to:-
  - Regulate tariff of major ports for the benefit of trade
  - Create a level playing ground for ports and other players of the shipping industry.
- (ii). *Suo motu* proceedings are to be initiated in exceptional and extraordinary circumstances.
- (iii). Such extraordinary and exceptional circumstances be made transparent by a notification to avoid any disturbance in the normal functioning of the ports / terminals.
- (iv). BCHAA understands that NSICT tariff is valid for two years even though it is not categorically mentioned in the tariff Order. The tariff should have a validity period in future.

(v). TAMP has within its jurisdiction to initiate *suo motu* proceedings for revision of rates to safeguard interest of trade. However:

- NSICT is out performing inspite of larger volume and constraints to keep the trade in motion.
- Trade cannot afford inefficiency and non-performance by reducing tariff.
- Trade may benefit by reduction in tariff; but, trade will incur additional cost for constraints and inefficiency.

(vi). BCHAA strongly recommends to maintain the NSICT tariff at the current level till the commissioning of third terminal in JNPT.

#### Indian Merchants' Chamber (IMC)

- (i). IMC does not object TAMP's power to review the existing tariff, but, review should be done after taking the trade into confidence.
- (ii). Approved tariff should not be reviewed *suo motu*, unless port users / service providers seek a review.
- (iii). Both NSICT and JNPT are handling one million containers a year each despite their capacity to handle not more than 1.2. million containers jointly per annum. There is no merit to review NSICT tariff at present.
- (iv). Third terminal at JNPT and off-shore terminal at MBPT would necessitate NSICT / JNPT tariff review around January 2007.
- (v). Shipping lines recover huge amount towards congestion surcharge and detention charges due to no fault of JNPT and NSICT but due to the inability of CONCOR to evacuate their containers from the container terminal. The trade learned an expensive lesson last year.
- (vi). Review of NSICT tariff would result in chaotic situation leading to flight of cargo to neighbouring ports besides shipping companies re-invoking congestion surcharge.
- (vii). Downward review of NSICT tariff may seem attractive but would result in detention of vessels at JNPT and diversion of cargo to other ports. Hinterland of Mumbai will be deprived of container business.
- (viii). There is no justification for increase in tariff at present.
- (ix). With the commissioning of third container terminal and fourth container off-shore terminal, there will be reduction in transaction cost.

#### Container Shipping Lines Association (India)

- (i). NSICT should be allowed to maintain its tariff at current levels:
  - (a). NSICT or CSLA or the trade not asked for any change in tariff.
  - (b). NSICT working efficiently and providing the highest productivity standards in the region despite the constraints of berth length and land side space.
  - (c). NSICT has taken into account all factors including the future shipping scenario and competition and does not deem it necessary to approach TAMP for a change in tariff since 2002.
  - (d). It is not logical for TAMP to base its views on the cost and information submitted by NSICT in 2002 which are no longer relevant.

(ii). Encouragement to terminal operators:

- (a). Shipping lines are keen to see that there is sufficient terminal capacity to cater to the anticipated growth of Indian market.
- (b). Terminal operators should be allowed a decent return on investment to enhance terminal facilities through greater investments.
- (c). Terminals with higher productivity need not be penalized by reduction in tariff.
- (d). TAMP should balance the cost of the terminals against the need to attract more investors.
- (e). The 3<sup>rd</sup> terminal project and 4<sup>th</sup> terminal at Nhava-Sheva will depend on the private investors and operators.

(iii). Revised guidelines for tariff fixation:

The revised guidelines are recent one. Full implications of revised guidelines have not been studied by all.

(iv). Time of Review:

When the 3<sup>rd</sup> terminal is operational, TAMP may take a view on the level of tariff to be fixed – whether to equate JNPT or NSICT.

(v). Areas which require immediate attention and intervention of TAMP:

- (a). The very high marine charges at JNPT when compared to other ports in the region.
- (b). No progress on deepening of the approach channels at the port, which has resulted in:
  - Increased pre and post berthing delays.
  - Reduced turn-around of vessels.
  - Not able to cater to larger vessels.
  - Loss of business to other terminals of the region.

8.2. It is relevant here to mention that the NSICT in its written submission dated 11 May 2005 requested this Authority, inter alia, not to review its tariff till the year 2009. In order to consider the request made by NSICT, the NSICT was advised vide our letter dated 30 May 2005 to furnish necessary cost / financial details to substantiate its request. This Authority, however, had not received the requisite details from NSICT so far.

9. The Chairman-cum-Managing Director (CMD) of NSICT vide his letter dated 15 June 2005 sought an appointment with Chairman (TAMP). Accordingly the CMD, NSICT met Chairman (TAMP) on 30 June 2005 in the Office of this Authority and gave his written submission dated 30 June 2005. The NSICT did not produce any tariff proposal supported by cost / financial details which are supposed to be filed by them in terms of the decisions taken at the meeting held on 13 June 2005. Instead, the NSICT had only repeated the same arguments made by it earlier.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i). This Authority follows a cost based model with pre-determined rate of maximum permissible return on capital employed for fixation of port tariff. Cost which is allowed as pass through includes all items of admissible expenditure like salary and wages, repairs, maintenance, depreciation, overheads etc. In case of the private terminal, a pre-tax return of equity of 20% was earlier allowed subject to capacity utilization which has subsequently been modified under the revised guidelines to 15% of the capital

employed. Tariff fixation follows a forward looking model. Accordingly, traffic forecast, income expenditure projection and estimated investment for the succeeding years within tariff validity period are considered. Quantum of tariff revision is decided based on the estimated average deficit/surplus during the tariff validity period after accounting for all admissible costs and permissible return against the estimated revenue generation at the projected traffic level.

Traffic forecast in tariff setting is significant since estimated revenue against which cost and return are set off is based on the volume of traffic. For same level of investment, the unit cost of handling varies with different levels of traffic mainly because of distribution of fixed cost and return over the traffic base. If traffic increases, unit cost and hence unit tariff is generally expected to go down, if no significant change in the investment level takes place. In an increasing traffic scenario at a port, if tariff is not periodically adjusted, the service provider ultimately earns more return on his investment than the pre-determined level at the expense of the users who in such case, pay more than the regulated level of tariff otherwise required.

- (ii). This Authority while allowing the existing tariff at the NSICT in November 2000 relied upon the traffic and income projections furnished by the NSICT without any modification, owing to the limited period of the NSICT operation and non-availability of data from any other reliable source to validate the projections presented before this Authority for its consideration. Even while relying upon the projections furnished by the NSICT, this Authority sounded a note of caution in 2000 itself that projections would be compared with the actuals at the time of the next revision of tariff and any undue benefit accruing to the terminal operator would be set off in future revision of tariff. Information on the actual volume of containers handled by the NSICT clearly show a wide variation with reference to the projections relied upon in the previous tariff fixation exercise. The rates fixed considering the traffic volume of around 5.79 lacs TEUs may not be relevant even when the actual level of traffic is in the region of 12 lacs TEUs. It is, therefore, necessary to spread the cost and return over the revised traffic base. That being so, it is appropriate to review the tariff of NSICT fixed in November 2000. The argument that there is no instability in NSICT because of tariff cannot be accepted for not subjecting for tariff review. Similarly a tariff to continue beyond the permitted period of two years will have to subject itself to costing review. It is also noteworthy that this issue was taken up with the NSICT only after the lapse of two years from the date of initial fixation i.e. after the expiry of tariff validity period.
- (iii). The NSICT has challenged the tariff validity period of two years adopted by this Authority. Its contention appears to be that once tariff is fixed by the Regulator, it should be revised only at the option of the operator. It is important to review the tariff periodically at the end of the prescribed validity period because the validity period prescribed has a direct nexus with the period for which estimates are considered in the previous tariff setting exercise. The NSICT tariff was fixed in November 2000 considering the estimates furnished by NSICT for the years 2000-01 and 2001-02 and, therefore, they can be valid only till end of 2001-02. Clause 18.1 of the tariff guidelines of Feb 1998 clearly mentions about the port pricing to be cost based with the assured rate of return. Since NSICT has extensively referred to these guidelines, they cannot plead their ignorance about the cost plus approach adopted. As a matter of fact, the tariff application dated 16 March 2000 filed by NSICT, which was disposed by this Authority through its Order of Nov 2000, was cost based supported by cost estimates for the years 2000-01 and 2001-02 furnished in the prescribed format. On the basis of the information made available, tariff based on cost plus approach could be fixed only for two years. The NSICT came up subsequently in March 2001 with a review petition challenging some of the decisions of this Authority contained in the tariff order of Nov 2000. The statement made by NSICT at para 8 of the said petition is reproduced below:

"We believe that Authority should review each application for the two years period, as prediction and estimates for a 30 year period really serve no purpose in pricing decisions"

2332 GI/CS-12

It is evident from the above that NSICT was not only aware of the two years validity cycle, but was also in agreement with the approach adopted by this Authority. That being so, it is not clear why NSICT did not approach this Authority at the end of the tariff validity period in October 2002 even with a request which was subsequently made for continuing with the existing tariff. It is intriguing why the NSICT, even after being reminded, refused to part with its cost and investment details which may substantiate continuance of the existing tariff beyond tariff validity period.

(iv). Even though the NSICT has subsequently changed its stand, it had initially questioned the powers of this Authority to initiate *suo motu* proceedings. This Authority has no doubt on the statutory powers available to it in this regard. In fact, Section 48 of the MPT Act makes it an obligation for TAMP to frame, from time to time, a Scale of Rates at which and a statement of conditions under which any of the specified services shall be performed by a Board or a person authorized under section 42. NSICT is a person authorized under section 42 and, therefore, this Authority has the power to review the tariff even *suo motu*. Clause 3.3.2 of the revised tariff guidelines issued by the Government as policy direction under section 111 of the Major Port Trust Act also mentions about *suo motu* powers of TAMP. As a matter of fact, the orders of this Authority prescribing hourly berth hire charges, limitation of storage charges on abandoned containers, levy of penal interest on delayed payments, etc are results of *suo motu* proceedings initiated by this Authority. Recently, vessel related charges at the JNPT were reduced by 10% by this Authority in a *suo motu* proceedings. That being so, the NSICT cannot complain about being singled out for any discriminatory treatment. It is to be borne in mind that the decision to take *suo motu* action is the result of the NSICT's failure to furnish necessary details to review the reasonableness of the existing tariff. The subsequent line of argument pursued by NSICT about its inability to estimate for future appears to be a lame excuse as it is difficult to believe an international operator like P&O will operate a facility without having a reasonable assessment of business atleast in the short term. From the proceedings of this case explained earlier in this note, it can be seen that time limit for submission of tariff review proposal by the NSICT were liberally set and adequate opportunity to furnish requisite details was also given. Its request to await revised tariff guidelines to be announced by the Government was also acceded to. The NSICT has chosen to ignore all the requests made and advices rendered.

(v). The NSICT has only made mere statements on why its tariff should not be reviewed. Even after repeated requests, the NSICT chose not to furnish any cost/financial details required to assess the reasonableness of the existing rate. It is difficult for this Authority to accept general statements made on efficiency improvement, possible change in the competition scenario, etc without substantiating them with facts and figures. What is relevant for this Authority is primarily the cost and financial details to assess the reasonableness of the existing rates. While there can be other non-cost considerations for determining tariff, the basic frame work of cost plus approach adopted uniformly at all the major port trusts and private terminals therein cannot be totally discarded in lieu of such considerations.

(vi). Since the NSICT did not furnish actual cost / financial details, the Registrar of Companies (ROC), Maharashtra was approached to get the financial statements of NSICT. The ROC furnished a copy each of the Annual Accounts for the financial year 1998-99, 1999-2000, April 2000 to December 2000 and January 2001 to December 2001. Since the Annual Accounts received from the ROC for the years 2000 and 2001 are on calendar year basis, no correlation could be made with the information available which are on financial year basis. In the absence of any data made available by NSICT, this Authority is left with no alternative but to carry out the review based on the information available and the details furnished by NSICT at the time of the last revision with suitable extrapolation and approximation. The analysis for the period 2000-01 to 2004-05 has been done following the general approach adopted by this Authority for review of tariff of private terminal operators. Since the revised tariff guidelines announced by the Government came into force from 31 March 2005 and the revised guidelines prescribed a tariff validity period of three years, the cost analysis for the period 2005-06 to 2007-08 is made in terms of the said revised guidelines. For the

purpose of drawing up cost statements, the 30-year analysis furnished by the NSICT at the time of the last revision vide its letter dated 03 August 2000 is also referred to.

- (vii). Throughput for the years 2000-01 to 2003-04 considered in the cost statement for the purpose of analysis is as reported in JNPT Administration Report. For the year 2004-05, the throughput considered is as reported by the JNPT. Considering the capacity constraints, there may not be any significant traffic growth at NSICT in future. Even though NSICT apprehends diversion of traffic with the advent of new terminals in the nearby area, considering the national level trend of growth in container traffic and the new terminals in the vicinity will take some more time to set up and stabilise, it can be reasonably presumed that there may not be any change in the traffic pattern at NSICT at least in the short run. If any substantial change in traffic takes place, it is open for NSICT to approach this Authority for a review. Throughput projections for the years 2005-06 to 2007-08 is, therefore, considered at 2004-05 level.
- (viii) Operating income is estimated based on the average revenue realisation of Rs.3072 per TEU. The average realisation per TEU is calculated based on the income estimation furnished by the NSICT at the time of 2000 revision and 16% increase allowed by this Authority. Trade discount considered by the NSICT in its cost statement during the last revision is presumed to continue and hence considered for the purpose of this analysis.

Income from storage charge is also computed based on the average realisation from storage charges relying upon the estimates furnished by the NSICT at the time of the 2000 revision. The estimated storage income during the last revision considered a foreign exchange rate of Rs.48.31. The exchange rate as reported by the RBI as on 31 March 2002 is Rs.47.55 and Rs.43.39 as on 31 March 2004. The current dollar rate is Rs.43.72 against Indian rupee. The average realisation of storage charges for the years 2002-03 to 2004-05 is adjusted accordingly for the downward fluctuation in the exchange rate. The estimates of storage income for the years 2005-06 to 2007-08 is made keeping the same level of average revenue realisation of 2004-05.

Other miscellaneous income which are not significant is considered at the levels for relevant throughputs maintained by the NSICT in its 30 years analysis furnished at the time of the last revision.

- (ix). Operating cost, is estimated as follows:

- (a). Equipment Running Cost:

- (aa). Power cost:

The per TEU power cost as allowed in the last tariff Order is considered for the years 2000-01 and 2001-02 and the total cost in this regard is calculated with reference to the volumes. For the subsequent period, total power cost is calculated by allowing 6% escalation in the per TEU cost of power of the previous year as is in case of other major ports/ private operators.

- (ab). Fuel cost:

The per TEU consumption is considered as 5 litres as allowed in the last Order based on the estimates furnished by the NSICT at the time of the last revision.

During the last revision, the unit fuel cost was estimated by the NSICT at Rs.17.16 and Rs.18.36 per litre for the years 2000-01 and 2001-02 by applying an escalation factor of 7.02% over the previous year. No annual escalation was considered for the subsequent years in its 30 years analysis furnished earlier by NSICT. The fuel cost estimated by the NSICT appears to be based on the fuel price prevailing at that

point of time. Since then there has been substantial change in the fuel price. For the purpose of this analysis, fuel cost is updated at Rs.19.24 for the year 2001-2002, Rs.21.34 for 2002-2003 and Rs.25.44 for the year 2003-04, with reference to the fuel price allowed in the recent tariff revision relating to Chennai Container Terminal Limited. For the year 2004-05 fuel cost is considered at Rs.28.24 based on the position obtained from one of the proposals relating to the MBPT.

The estimates for the years 2005-06 to 2007-08 are made allowing 6% annual escalation in per litre cost over the respective previous years.

(ac). Repair cost:

Repair cost is estimated as percentage of equipment cost as considered by the NSICT during the last revision in 2000.

Additions to equipment required to handle 7 lakh TEUS (estimated to be handled by the NSICT during the year 2003-04 in its 30 years analysis) is considered for the year 2000-01 itself since the NSICT had handled similar volumes in 2000-01. Similar updation has been made in respect of additions to equipment based on the 30 years estimates furnished by the NSICT and repair cost estimates are drawn up accordingly.

(b). Labour cost:

The cost for the year 2000-01 is taken at the level estimated by the NSICT for achieving 7 lakh TEUs in the year 2003-04 with adjustment for moving ahead in the time scale. Annual escalation of 7.02% is allowed for the year 2001-02 as done in the last tariff Order. For the subsequent years, 6% annual escalation in cost is considered over the respective previous year figures. It is noteworthy that the NSICT had not assumed any significant change in the number of employees with change in throughput.

(c). Royalty:

As per the revised guidelines, in those cases where the bidding process was finalised before 29 July 2003, royalty / revenue share payable by the private operator to the landlord port is allowed as an admissible cost for tariff computation subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder. In the instant case, since it is *suo motu* review of tariff, the entire royalty amount payable by the private operator to the JNPT is allowed as cost for tariff review exercise giving the benefit to the NSICT. Royalty for the years 2000-01 to 2002-03 is considered as reported in the JNPT Annual Accounts. For the year 2004-05, royalty as reported by the JNPT is considered in the cost statement and for the subsequent years, royalty payable by NSICT is computed based on the rate per TEU prescribed in the Concession Agreement and the throughput projections.

(d). Property cost:

The NSICT in its estimation had considered rental for its Mumbai office in dollar denomination and converted into rupee terms reckoning the variation in the exchange rate. For reasons explained in our earlier Order, the rental in dollar terms was not allowed and a rental of Rs.6 lakhs per month was considered. The property cost for 2000-01 and 2001-02 is considered as per the moderation done in our Order. In the absence of any information about any subsequent revision in the lease rentals, 6% annual escalation is allowed in the lease rentals and other items of property cost from the year 2002-03 onwards as done for other items of cost.

(e). Depreciation:

The depreciation as estimated by the NSICT for the relevant year is considered and updated for additional investment envisaged to achieve the throughput projections. The depreciation rate considered by the NSICT during the last general revision (reported to be as per the Companies Act) is considered for computation of depreciation on additions to the gross block.

(f). Equipment hire charges:

The NSICT has not considered any increase under this head on account of increase in volumes except for escalation of 7.02% per annum for the years 2000-01 and 2001-02. These estimates are, therefore, considered at the level estimated by the NSICT for these two years. For the subsequent years the cost is however, escalated by 6% per annum as considered for other items of cost.

(g). Miscellaneous Expenditure, Upfront fee and preliminary expenses write off:

In the last tariff Order upfront fee (Rs.72 crores) was spread over the life of the project and preliminary expenses has been written off over five years. As per the general principle adopted (subsequent to NSICT revision) preliminary expense is also to be written off over the entire project period. In the instant case, since this Authority had allowed the methodology proposed by the NSICT at the time of last revision, the same approach is considered for the purpose of this analysis. The amortisation of miscellaneous expenses, upfront fee, and preliminary expense considered in the cost statement are as furnished by the NSICT in the 30 years analysis.

(x). The Technical Service Fee paid/ payable by the NSICT to its promoter company was disallowed in the last tariff order and the same position is maintained till 2004-05.

However, the revised guidelines for tariff fixation which came into effect from 31 March 05, allows this item to be admitted as cost in tariff fixation process provided the private operator establishes 'arms length relationship' of this transaction as prescribed u/s 92A of the Income Tax Act. It is presumed that the NSICT will be in a position to furnish the relevant IT assessment Order to establish 'arms length relationship' of the TSF payment made to its promoter company. Based on this presumption, the TSF as estimated by the NSICT is admitted as item of cost from the year 2005-06 onwards. If the presumption is found to be wrong at the time of next review, the benefit allowed will be set off in future tariff.

(xi). Capital employed is estimated considering the additions to the gross block required to achieve the similar kind of volumes as estimated by the NSICT in its 30 years analysis. In short, the gross block as estimated by the NSICT during the year 2003-04 is considered for the year 2000-01 since it has handled around 7 lakh TEUs in the year 2001-02 itself (as against its estimation to handle this volume in 2003-04).

As per the 30 years analysis furnished by the NSICT during the last revision, the capital employed is proposed to be funded by preference share capital to the extent of Rs.130 crores, and the balance by equity share holders fund and debt.  
For the period 2000-01 to 2004-05:

14% dividend on the preference share capital is allowed as considered during the last revision order.

The balance capital employed is assumed to be funded 50% by equity and 50% by debt for computation of return on investment. Pre tax return on equity is allowed @ 20%. The cost of debt is allowed at 10.5% in line with the position maintained by the NSICT in the 30 years analysis.

2332 GI/05-13

For the period 2005-06 to 2007-08:

15% Return on Capital Employed is considered for these three years in line with the revised guidelines for tariff fixation.

(xii). During the last revision, the cost statement for the NSICT showed average net deficit of 15.61% for the years 2000-01 and 2001-02. Based on this deficit position, this Authority accorded 16% increase in container handling charges of the NSICT to cover this deficit.

The cost statement prepared based on the assumptions explained above, indicate an average additional surplus of 29% for the years 2000-01 to 2004-05 after allowing maximum permissible return on its investment and admissible costs. This amounts to Rs.473.42 crores for the period 2000-01 to 2004-05.

The accrual of additional surplus is on account of estimation error and the NSICT's failure to come with its proposal for review of tariff on expiry of the tariff validity period. This Authority while passing the 2000 Order has relied upon the traffic and income projections made by the NSICT. It may be relevant to mention here that our earlier Order of 2000 specifically states that if this approach of this Authority has given any undue advantage to the operator, at the time of next review, the undue benefit will be set off against the future tariff.

The NSICT has argued that as to how it is contented that they have got undue benefit. It is clear from the discussion above, the substantial change in traffic has resulted in increase in their income from the level considered while fixing the tariff in November 2000. It is an undue advantage because the resultant accumulation is over and above the permissible level of return. It is noteworthy that the permissible level of return considered in tariff computation is not devised only for NSICT; it is applied uniformly at all private terminals in the country. And, such an accumulation is the result of, as mentioned earlier, estimation error and NSICT's unwillingness to submit itself to a regulatory review at the end of the two year validity period.

As per the Order of November 2000, the entire such benefit accrued in the past needs to be set off in future tariff. The revised guidelines for tariff fixation recently announced by the Ministry, however, requires only 50% of such benefit/ loss accrued to be set off in the next tariff revision cycle if the projections relied upon at the time of the last revision and the actual physical and financial performance varies more than + or (-) 20%. As a result, only 50% of the benefit accrued in the past is considered for adjustment in the revised tariff. This would answer NSICT's contention that additional income had accrued on account of increase in efficiency and additional investment. Even this adjustment is ordinarily to be made within the tariff validity cycle of three years. However, in order to smoothen the impact of this adjustment, this Authority has taken a liberal view and spread it over next five years i.e. till 2007-08. Incidentally, even the NSICT states it will come for revision in the year 2009.

It is noteworthy that the additional surplus mentioned above does not take into consideration the benefit continued to accrue to the NSICT from April 2005 till implementation of the revised tariff.

(xiii). Subject to the above analysis, a copy of the cost statement of the NSICT is attached as Annex- I. The summarised position of the results disclosed by this cost statement is as follows:

Sr. No.	Year	Surplus(+)/Deficit (-) (Rs. in lakhs)	Surplus(+)/Deficit(-) (in % of operating income)
1.	2000-01	(-)364	(-)1.80%
2.	2001-02	7481	25.58%
3.	2002-03	14418	38.79%
4.	2003-04	13225	34.91%

Sr. No.	Year	Surplus(+)/Deficit (-) (Rs. In lakhs)	Surplus(+)/Deficit(-) (in % of operating income)
5.	2004-05	12581	33.15%
6.	Total for 2000-01 to 2004-05	47342	29.14% (Avg)
7.	2005-06	14726	38.8%
8.	2006-07	11659	30.7%
9.	Average surplus as % of operating income for the years 2005-06 to 2007-08.		30.2%

(xiv). The final revenue surplus position clearly points out that there is no case for any tariff increase, as claimed by NSICT (although not a formal tariff proposal supported by facts and figures) as its entitlement which it wants to forego in the interest of Indian trade. It is also clear that there is no justification for conceding the demand of NSICT to allow it to continue with the existing tariff which, if acceded to inspite of the huge revenue surplus position, will only amount to ratification of the additional surplus earned by NSICT in the past and permitting such a surplus generation to continue in future. That some of the users have expressed their willingness to continue with the existing rates cannot require this Authority to close its eyes to the additional revenue surplus generated by NSICT and particularly when this kind of approach finds no place in guidelines. Incidentally, some of the users who have expressed such a view are not representatives of importers – exporters who are ultimately affected by the port tariff. Above all, if this position even after it has come to the notice so clearly is ignored at one private terminal, it could set a bad precedence and may give rise to demands for more than entitlement from other private terminals / port trusts. Whereas it would be difficult to accept as per guidelines.

(xv). Strict application of cost plus principles followed for regulating port tariff will warrant a reduction to the extent of approximately 30% in the existing tariff of NSICT. But, it has to be recognised that the estimates constructed are based on approximations and assumptions. With the increasing throughput, there could be additional investment more than the levels assumed in this analysis. Further, the recently implemented government policy on concessions for coastal movement will have some impact on the revenue which is not captured in the estimates considered in this analysis. More importantly, perhaps for the first time in the history of TAMP, the users are not keen to reduce the tariff to the levels warranted by the cost plus approach. In view of these considerations, it may be reasonable to moderate the reduction in tariff otherwise necessary as per the cost statements.

(xvi). It is noteworthy that the earlier tariff Order of 2000 allowed a 16% increase in tariff (other than storage charges) to NSICT over the tariff of JNPT. The JNPT still continues to operate at the same level. Even though it may not be absolutely essential that both the terminal operators in the same port should have the same tariff level, the JNPT tariff level is an important input which is considered for reducing NSICT tariff. This consideration should not in anyway be construed to mean that this Authority accepts the tariffs at JNPT as ideal. It could be possible that the existing rates of JNPT may undergo a change when the port's proposal for general review which is to be filed shortly, is disposed of. A reference is made to JNPT's tariff because it is the only container terminal in the country other than NSICT to handle annual volumes in excess of 1 million TEUs.

As mentioned earlier, the revision effected in November 2000 is limited to amending (i.e.) allowing 16% increase in the rates prescribed in Sections 1 to 4 of the Scale of Rates of NSICT and introduction of Section 9 for allowing rebates. That being so, only these categories of tariff are considered for reduction for time being in order to bring the tariff level to that of JNPT. The effect of this reduction will only be around 12.8% of the revenue.

It is noteworthy that reduction in tariff is not effected to the level warranted by the cost / revenue surplus position because the cost statements have been framed with assumptions and approximation. The additional surplus (i.e. over and above the admissible cost and return) will be assessed at the end of the tariff validity period and will be set off in the tariff to be fixed for the next cycle (i.e. commencing from the year 2008)

(xvii). Even after the tariff reduction, it is to be recognised that the NSICT retains Rs.236.71 Crores on account of the unadjusted additional surplus made for the period 2000-01 to 2004-05. This apart, there is an accrual of additional surplus for the year 2005-06 till the tariff reduction takes effect prospectively. These accumulations should take care of the possible tariff adjustment which may be warranted due to competition in future, an apprehension made by the NSICT.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority amends the existing Scale of Rates of NSICT accordingly. The revised Scale of Rates of the NSICT to the extent amended is attached as Annex - II.

12.1. Following 3 year validity period, the revised tariff will be valid for 3 years from the date of its notification, after which the validity will automatically lapse unless it is specifically extended by this Authority.

12.2. Even though the validity period of the revised tariff is prescribed as 3 years, considering the fact that the cost analysis in this case is made based on various assumptions and approximations under the given circumstances, this Authority is willing to take up the matter ahead-of-schedule if NSICT seeks a review by furnishing all relevant cost / financial details required.

13. In terms of Clause 3.2.8 of the revised tariff guidelines, the revised tariff may become effective after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT/III/IV/143/05-Ery.]

## ANNEX - I

## COST STATEMENT OF NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL LIMITED

Financial years

Rs in lakhs

Sr. No.	Particulars	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
I	Throughput in TEUs	694,899	943,928	1,201,119	1,230,355	1,232,470	1,232,470	1,232,470	1,232,470
	<b>OPERATING INCOME</b>								
	Income from Container Handling	18,486	26,946	34,288	35,122	35,183	35,183	35,183	35,183
	Income from Storage and others	1,679	2,281	2,859	2,735	2,740	2,740	2,740	2,740
	Other income	17	19	28	28	28	28	28	28
	<b>Total Operating Income</b>	<b>20,182</b>	<b>29,246</b>	<b>37,175</b>	<b>37,885</b>	<b>37,951</b>	<b>37,951</b>	<b>37,951</b>	<b>37,881</b>
II	<b>OPERATING COST</b>								
	Equipment Running Costs	1,768	2,578	3,358	3,803	4,115	4,362	4,623	4,901
	Operating & Direct Labour	748	607	856	907	961	1,019	1,080	1,145
	Maintenance Labour	253	271	287	304	323	342	363	384
	Staff Welfare	88	96	103	110	116	123	131	138
	General Operations	484	532	598	610	817	825	827	833
	Royalty	407	1,171	1,647	3,662	4,562	6,826	10,053	13,727
	Property Costs	198	198	210	222	236	250	285	281
	IT/Communications	174	184	201	219	239	260	266	273
	Operations Equip. Depn.	3,985	3,966	3,966	3,968	3,986	3,966	3,986	3,986
	Equipment Hire	205	220	233	247	262	278	284	312
	Technical Service Fee	0	0	0	0	0	643	641	637
	<b>Sub Total (a)</b>	<b>8,309</b>	<b>10,025</b>	<b>11,657</b>	<b>14,090</b>	<b>15,416</b>	<b>18,714</b>	<b>22,330</b>	<b>26,418</b>
	Non-operating Depreciation	259	327	328	328	328	328	328	326
	Misc Exp.	310	310	310	310	255	24	24	24
	Management & General Overheads	560	594	634	676	722	770	622	677
	<b>Sub Total (b)</b>	<b>1,129</b>	<b>1,231</b>	<b>1,272</b>	<b>1,314</b>	<b>1,304</b>	<b>1,122</b>	<b>1,174</b>	<b>1,229</b>
	<b>TOTAL ( II ) (a+b)</b>	<b>9,438</b>	<b>11,266</b>	<b>12,928</b>	<b>15,404</b>	<b>16,720</b>	<b>19,935</b>	<b>23,504</b>	<b>27,647</b>
III	<b>SURPLUS( I-II )</b>	<b>10,744</b>	<b>17,990</b>	<b>24,246</b>	<b>22,481</b>	<b>21,230</b>	<b>18,115</b>	<b>14,447</b>	<b>10,304</b>
IV	Computation of Return								
	(I) For the period 2001-02 to 2004-05								
	Preference Share Capital ( found nil in its Annual accounts)	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000			
	Equity and debt considered in the ratio 1.1 of the capital employed after it being funded by the preference share	30,453	28,487	26,255	24,382	22,389			
	Equity share holder funds								
	Debt	30,453	28,487	26,255	24,382	22,369			
	14% dividend on preference shares	1,820	1,820	1,820	1,820	1,820			
	10.5% as the cost of the debt	3,198	2,991	2,757	2,560	2,351			
	20% Return on equity share holders funds subject to debt /equity in the ratio of 1 1 of the capital employed allowed for the year 2000-01 to 2004-05	6,091	5,697	5,251	4,876	4,478			
	Total return for the period 2000-01 to 2004-05	11,108	10,508	9,828	9,257	8,649			

2332 GT/OS-14



**ANNEX - II**

**Nhava Sheva International Container Terminal Limited**  
**Amendment to the Schedule of Rates**

I. The existing tariffs given in Sections 1,2,3 and 4 of the Schedule of Rates are substituted with the following schedules:

Consolidated charges for movement and handling of containers and containerised cargo.

**SECTION – 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER CONTAINERS**

**A. Ship to yard / yard to ship using port crane.**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	2600	1560
40'	3900	2340
over 40'	5200	3120
ICD Container		
20'	2600	1560
40'	3900	2340
over 40'	5200	3120
Empty Container		
20'	2100	1260
40'	3150	1890
over 40'	4200	2520

**B. Yard to CFS / CFS to yard – Transport and lifts at CFS**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	925	555
40'	1388	833
over 40'	1850	1110
Empty Container		
20'	925	555
40'	1388	833
over 40'	1850	1110

**C. Yard to Rail / Rail to Yard for ICDs only**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
ICD Container		
20'	1300	780
40'	1950	1170
over 40'	2600	1560

**D. Yard to truck / Truck to yard**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	400	240
40'	600	360
over 40'	800	480
Empty Container		
20'	400	240
40'	600	360
over 40'	800	480

Note : Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

**SECTION – 2 CHARGES FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS****A. 1- 3000 TEUs**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	3000	1800
40'	4500	2700
over 40'	6000	3600
Empty Container		
20'	2600	1560
40'	3900	2340
over 40'	5200	3120

**B. 3001 – 6000 TEUs**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	2800	1680
40'	4200	2520
over 40'	5600	3360
Empty Container		
20'	2400	1440
40'	3600	2160
over 40'	4800	2880

**C. 6001 – 9000 TEUs**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	2600	1560
40'	3900	2340
over 40'	5200	3120
Empty Container		
20'	2200	1320
40'	3300	1980
over 40'	4400	2640

**D. Above 9000 TEUs**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	2400	1440
40'	3600	2160
over 40'	4800	2880
Empty Container		
20'	2000	1200
40'	3000	1800
over 40'	4000	2400

Note: 1. A transhipment container is the one which is discharged from one ship, stored in the yard and transported through other vessel.

2. A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

**SECTION – 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER****A. Ship to yard using port crane.**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	3000	1800
40'	4500	2700
over 40'	6000	3600
ICD Container		
20'	3000	1800
40'	4500	2700
over 40'	6000	3600
Transhipment Container		
20'	3000	1800
40'	4500	2700
over 40'	6000	3600

**B. Yard to CFS – Transport and lifts at CFS**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	1000	600
40'	1500	900
over 40'	2000	1200

**C. Yard to Rail for ICDs only**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
ICD		
20'	1500	900
40'	2250	1350
over 40'	3000	1800

2332 GZ/05-15

**D. Yard to truck**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded		
20'	500	300
40'	750	450
over 40'	1000	600

Note: A container containing hazardous goods as classified under IMO is a hazardous container.

**SECTION – 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS****A. Ship to yard using port crane.**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded		
20'	5200	3120
40'	7800	4680
over 40'	10400	6240
ICD		
20'	5200	3120
40'	7800	4680
over 40'	10400	6240
Transhipment		
20'	5200	3120
40'	7800	4680
over 40'	10400	6240
Empty		
20'	4200	2520
40'	6300	3780
over 40'	8400	5040

**B. Yard to CFS – Transport and lifts at CFS**

<b>Particulars</b>	<b>Foreign-going (in Rs.)</b>	<b>Coastal (in Rs.)</b>
Loaded Container		
20'	1850	1110
40'	2775	1665
over 40'	3700	2220
Empty Container		
20'	1850	1110
40'	2775	1665
over 40'	3700	2220

**C. Yard to Rail for ICDs only**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
ICD		
20'	2600	1560
40'	3900	2340
over 40'	5200	3120
Empty		
20'	2600	1560
40'	3900	2340
over 40'	5200	3120

**D. Yard to truck**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container		
20'	800	480
40'	1200	720
over 40'	1600	960
Empty Container		
20'	800	480
40'	1200	720
over 40'	1600	960

Note: Containers carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc., are termed as over dimensional cargo containers. They also include damaged containers and other types which require special devices.

II. The existing condition No.9 under General notes is substituted with the following:

"9. With the prior permission of the NSICT authorities, rebates shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements. The rebates applicable along with conditions are as follows:

(i). If ship's own gears are used for loading / un-loading containers from shore to ship or vice-versa, rebates in handling charges shall be allowed as under:

Particulars	Rebate (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container		
20'	600	360
40'	800	480
over 40'	1200	720
Empty Container		
20'	600	360
40'	800	480
over 40'	1200	720

(ii). If a port user employs his own Tractor Trailer (T.T) for transporting containers from

- Quay to container yard,  
or
- container yard to quay

a rebate in handling charges shall be allowed as under:

Particulars	Rebate (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container		
20'	300	180
40'	450	270
over 40'	600	360
Empty Container		
20'	300	180
40'	450	270
over 40'	600	360

(iii). If a port user provides the labour for lashing / un-lashing operations of containers, a rebate of Rs.30/- per container shall be allowed in the handling charges.

The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

(iv). If a user brings his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa, the following rebates in handling charges shall be allowed:

Particulars	Rebate (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container		
20'	250	150
40'	375	225
over 40'	500	300
Empty Container		
20'	250	150
40'	375	225
over 40'	500	300

(v). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

-----